

Tværtimod burde incitamentet være: Jo mere sikkerhedsudstyr, jo billigere ejerafgift.

(Kort bemærkning).

Erik Mortensen (S):

Nu skal vi jo ikke forvirre begreberne, så jeg bliver nødt til at sige til hr. Brian Mikkelsen, at det med, at jo mere sikkerhedsudstyr der bliver sat i nye biler, jo mere stiger den grønne afgift, netop ikke passer, for det er jo ikke en vægtafgift, vi taler om her.

Så skal det i hvert fald være så meget sikkerhedsudstyr, at bilen dårlig kan slæbe sig af sted og skal bruge dobbelt så meget benzin for at køre; så er det selvfølgelig rigtigt, men det er næppe tilfældet.

Jens Løgstrup Madsen (V):

Jeg vil gerne starte med at beklage, at der går så kort tid, fra et lovforslag fremsættes, til det behandles her i Folketinget, for i Venstre synes vi egentlig, at der udvises mest respekt ikke blot for Folketinget, men også for befolkningen, hvis der går et pænt stykke tid mellem et lovforslags fremsættelse og dets behandling her. For det skal jo gerne være sådan, at der også i befolkningen kan finde en debat sted om lovforslaget, inden vi begynder at tage stilling til tingene herinde, for det er altså mest i overensstemmelse med de demokratiske principper, vi har herhjemme.

Opfindelsen af personbilen har styrket borgernes frihed og velstand ved at give dem bevægelsesfrihed og lette dagligdagen på utallige måder, ikke mindst når det drejer sig om familier med små børn. Men i Danmark har vi ikke let ved at respektere den personlige frihed, specielt ikke på det økonomiske område. Det kan vi bl.a. se på den kendsgerning, at vi har valgt at lade et så frihedsskabende gode som bilen blive brandskattet.

Venstre vil ikke under nogen omstændigheder være med til at forhøje beskatningen af personbilen, for beskatningen af personbilen har allerede nu et helt uacceptabelt niveau, som ikke blot krænker borgernes frihed, men også er til økonomisk skade for samfundet. For bilen er jo ikke bare et frihedsgode for borgerne, men også et gode, som bl.a. giver borgerne en tilskyndelse til at gøre en ekstra indsats. Men med det nuværende beskatningsniveau er der mange, som end ikke overvejer at gøre en ekstra indsats på deres arbejdsplads for at købe en bil, og dermed lider initiativ og virkelyst skade af det nuværende

tårnhøje afgiftsniveau for biler, og desuden giver det høje afgiftsniveau Danmark en gammel, ineffektiv og forurenende bilpark.

Det er med personbilen som med så mange andre gode ting: at der selvfølgelig også er skadevirkninger knyttet til den, f.eks. miljøproblemer og færdselsuheld. Men disse problemer knytter sig jo også til andre former for transport, f.eks. den kollektive transport. Der er nemlig ikke noget, der er så forurenende og energifrådsende som kørsel med tomme tog og busser, og det er faktisk et område, som vi burde interessere os noget mere for herinde, når vi taler om miljøproblemer i relation til transport.

Venstre har længe været fortalere for, at beskatningen af biler burde fremme køb og brug af miljøvenlige biler, vel at mærke hvis bilbeskatningen ikke stiger ved omlægningen og målet, en langsomt faldende bilbeskatning, ikke tabes af syne.

Grønne afgifter på biler er Venstre altså tilhænger af.

Det foreliggende forslag fra regeringen om at erstatte vægtafgiften med en miljøafgift udregnet efter energiforbruget er altså et beskedent forsøg fra regeringens side på at gøre bilbeskatning lidt mere miljøorienteret. Mere ambitiøst havde det selvfølgelig været at begynde at kigge på at gøre registreringsafgiften mere miljøorienteret. Men Venstre kan dog fuldt ud tilslutte sig regeringens målsætning for det beskedne forslag. Det er bare ærgerligt, at skatteministeren ikke har kunnet undlade at bruge anledningen til at skærpe den samlede bilbeskatning.

De danske bilimportører har således beregnet, at omlægningen af vægtafgiften til en grøn ejerafgift vil øge statens indtægter med omkring 43 mio. kr. i det første år med den nye afgift – det er altså en skjult afgiftsforhøjelse på 10 pct. – og afgiftsforhøjelsen vil ifølge bilimportørerne stige til 500 mio. kr., når omlægningen er fuldt gennemført.

Meget tyder således på, regeringen endnu en gang ikke har kunnet dy sig for at gøre en grøn afgift så høj, at den i realiteten er blevet til en rød afgift, der blot har til formål at mætte statskassens grådige appetit på borgernes penge.

Men hvis regeringens ledetråd er hensynet til miljøet og ikke til statskassen, vil Venstre gerne sammen med andre partier drøfte, hvordan og hvorledes afgiften kan indrettes, så den bliver mere ægte grøn – og så den bliver mindre indviklet, for forslaget er jo også ganske kompliceret sine steder.