

Jeg vil ikke knytte mange bemærkninger til forslaget om tilpasning af sikkerhedsfradraget for bagsædeseler og høje stoplygter eller til spørgsmålet om den beregningsmæssige avanceprocent, der ændres fra 7,5 til 9 over et par år, men bare konstatere, at der også bliver et provenu til statskassen på ca. 340 mio. kr. næste år for seler og lygter og ca. 200 mio. kr. for en ændring af forhandlerens avance. Nu synes jeg, at en lovbunden forhandleravance virker fuldstændig gammeldags og oldnordisk og for mig at se strider mod alle principper for fri konkurrence. Man skal betale 180 pct. oven i den avance, som bilhandlere må beregne sig.

Det andet lovforslag om grøn ejerafgift og udligningsafgift ligger i forlængelse af forslaget om miljøvenlige biler, og det støtter vi gerne.

Jeg kunne i øvrigt godt tænke mig at få en forklaring på, hvorfor forslagene ikke har været i høring, for i en så vigtig sag havde det været utrolig rart, måske især for oppositionspartierne, at vide, hvad de implicerede parter måtte mene.

Hvis jeg skal konkludere, må jeg altså sige, at vi i Venstre er meget positive over for miljødelen. Men resten af forslaget rammer som sagt bilejerne med fuld musik, og en ekstra skat på bilejerne på, hvis vi tæller det hele sammen, ca. 1 mia. kr. om året, vil Venstre afgjort ikke støtte.

(Kort bemærkning).

**Bjarne Laustsen (S):**

Jeg vil gerne sige til fru Mariann Fischer Boel, at vi har jo allerede via Skatteudvalget fået en hel del tilkendegivelser om, hvad en lang række organisationer mener om det her, og et langt stræk hen ad vejen er de jo enige i forslagene. Men det var sådan set spørgsmålet om finansiering af vort velfærdssamfund, og her lægger vi ikke skjul på i Socialdemokratiet, at vi bruger en lang række afgifter til at finansiere.

Nu har jeg så forstået på Venstre, at det ikke er politisk korrekt at tale om skattelettelser, og at det er derfor, man har skiftet ordfører osv. Det skal jeg ikke blande mig så meget i, men blot sige, at jeg også var med på den tur til Japan, hvor vi jo netop prøvede at kigge på spørgsmålet om de her biler, der kan køre ekstra langt på literen. Det er netop meningen med lovforslaget, og jeg forstår også, at Venstre er tilfreds med den del af det. Derfor vil jeg godt spørge, om ikke Venstre er tilhænger af, at udviklingen går i den retning, at bilfabrikerne laver biler, der kan køre langt på literen.

(Kort bemærkning).

**Mariann Fischer Boel (V):**

Jeg ved ikke rigtig, om den socialdemokratiske ordfører har sovet, da jeg holdt mit indlæg, men så vil jeg godt gentage, at miljødelen og det efterfølgende lovforslag om grønne ejerafgifter er vi fuldstændig tilhængere af. Det er et klart skridt i den rigtige retning, som jeg også sagde til skatteministeren, om end det ikke løser problemet fuldt ud, og hvis bilerne bliver 50 pct. dyrere, skal der helt, helt andre muskler i forslaget. Jeg er sikker på, at den socialdemokratiske ordfører vil forstå, at det er Venstres holdning.

**Brian Mikkelsen (KF):**

Når skatteminister Ole Stavad fremsætter et nyt lovforslag om ændringer af registreringsafgiften, venter man altid som borgerlig og som bilejer i åndeløs spænding. Hvilke fantasifulde forslag har ministeren nu fundet på for at plukke de danske bilejere?

Sagen er jo den, at den holder stik hver gang. De danske bilejere betaler 39,4 mia. kr. i forskellige skatter og afgifter – langt, langt, langt, langt mere end der bruges til vejene, og hvad der ellers er af udgifter i sundhedsvæsenet osv., og alligevel vil man plukke bilisterne endnu mere. Forslagene bliver pakket ind i miljømæssige foranstaltninger eller lignende glitterpapir, men når alt kommer til alt, drejer det sig næsten altid om at skrue afgifterne yderligere en tak op.

Den første del af forslaget tegner ellers rimelig godt. Fradrag i afgiften på biler med særlig god brændstoføkonomi kan vi fra konservativ side godt støtte, for ved at indføre et fradrag kan vi være med til at skabe incitamentet til at købe biler, der kan køre længere på literen, og forhåbentlig på sigt også skabe en mere miljøvenlig bilpark.

Men må det være tilladt her at indføje en lille bemærkning. Hvis man virkelig vil have en mere miljøvenlig bilpark og en mere sikker bilpark, handler det altså om, at man gør bilerne lidt billigere, og så kan vi se på, hvad det ellers koster at køre med bilerne. Men da bilerne i Danmark er de dyreste i Europa, har vi også en af Europas ældste bilparker, og det gør, at bilerne i Danmark forurener mere og sikkerhedsmæssigt er mere uansvarlige at køre med end i de fleste andre lande.

Så prøver jeg at læse videre i forslaget, og her kan man så konstatere, at grænserne for disse