

ter et beslutningsforslag, nemlig for at vi vil bede skatteministeren sammen med sine embedsmænd lave det helt rigtige forslag, der løser det her problem. Det kunne man have gjort. Jeg har aldrig før hørt, at Skatteministeriet ikke kunne lave et lovforslag fra en minister, hvis ministeren ønskede det, og med det helt rigtige indhold. Det har disse kreative folk altid kunnet gøre i en hvilken som helst anden sammenhæng. Det har været min oplevelse år efter år. Derfor må det undre, at man ikke ønsker at tage det nødvendige initiativ.

Jeg synes, det er misforstået stædighed, og det hjælper jo heller ikke, at skatteministeren ringer til nogle af borgerne deroppe og siger, at det er jo ikke godt det her, og vi forstår jer jo godt osv. osv. Jeg vil bare sige, at det kan borgerne altså ikke bruge til noget som helst, når de har en regning i den størrelsesorden, der ligger, og som de ikke ved, om de skal betale eller ej.

Det er på tide at handle for skatteministeren i den her sag, og der er muligheder endnu. Men endnu en gang tak til dem, som har forstået alvoren i det problem, som er skitseret i det her beslutningsforslag.

Hermed sluttede forhandlingen, og forslaget overgik derefter til anden (sidste) behandling.

## Afstemning

### Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Skatteudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (*Ophold*). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

### 6) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 170:

#### Forslag til folketingsbeslutning om en miljøvenlig omlægning af registreringsafgiften.

Af Anders Samuelsen (RV) og Marianne Jelved (RV).

(Fremsat 13/4 2004).

Forslaget sattes til forhandling.

## Forhandling

### Skatteministeren (Svend Erik Hovmand):

Det Radikale Venstre ønsker, at registreringsafgiften omlægges i en mere miljøvenlig retning, hverken mere eller mindre. Registreringsafgiften skal omlægges i en mere miljøvenlig retning.

Jeg vil gerne sige med det samme, at regeringen er fuld af sympati over for de gode intentioner, der ligger i forslaget, men desværre er virkeligheden ikke så enkel som beslutningsforslaget. Det vil jeg godt vende tilbage til.

Registreringsafgiften er en afgift baseret på bilens værdi. Det vil sige, at for en billig bil bliver afgiften mindre end for en for en dyr bil. Registreringsafgiften er endvidere progressiv, således at for bilens værdi op til en vis grænse som udgangspunkt betales 105 pct. i afgift, og for bilens værdi ud over denne grænse som udgangspunkt betales 180 pct. Satserne 105/180 er maksimumsatser, der reguleres hver måned i takt med prisudviklingen på nye biler.

Disse regler er faktisk meget miljøvenlige. Der er en stor sammenhæng mellem bilers værdi, deres størrelse, deres miljøbelastning. En lille bil vil som oftest være billig og derfor blive belagt med mindre registreringsafgift end en dyre- re og som regel større bil.

Det vil selvfølgelig altid være muligt at finde eksempler, hvor det ikke er tilfældet, hvor afgiften ud fra en ren miljømæssig betragtning synes urimelig. Og selv om afgiften allerede er miljøvenlig, så kunne det jo godt være, man kunne gøre det bedre. Derfor nedsatte regeringen efter sin tiltrædelse en arbejdsgruppe med det formål at udarbejde forslag til omlægning af registreringsafgiften i en mere miljøvenlig retning.

Jeg har som sagt sympati for de gode intentioner i beslutningsforslaget, og det er ikke bare noget, jeg siger, det var jo derfor, at regeringen netop tog dette initiativ. Arbejdsgruppens rapport viste imidlertid, at en omlægning ikke vil være helt så enkel og ukompliceret. En omlægning ville påvirke miljøet, bilpriserne, det offentlige provenu og hele samfundsøkonomien.

For nu at tage miljøet først, så vil den miljømæssige gevinst være beskeden. Ved den mest drastiske omlægning af dem, der er undersøgt, vil gevinsten for miljøet være 6 kr. pr. bil år. Jeg gentager: 6 kr. pr. bil pr. år.

Et forbedret miljø er ikke, hvad mange åbenbart tror, kun et spørgsmål om at reducere CO<sub>2</sub>-emissionen. Miljøbelastningen kommer også fra partikler, kulbrinter og NO<sub>x</sub>'er. Det hele skal