

## Bemærkninger til forslaget

### Generelle målsætninger

SF ser gerne en større reform af den samlede beskatning af køb og brug af biler i Danmark. Målene med SF's forslag til omlægning af bilbeskatningen er klare:

- Mindre udslip af CO<sub>2</sub> og andre miljøskadelige stoffer fra bilerne, der står for en stigende andel af Danmarks udslip af CO<sub>2</sub>.
- Bedre muligheder for, at de økonomisk dårligt stillede kan anskaffe en miljøvenlig bil.
- Det samlede provenu for personbilers vedkommende skal ikke være mindre – der skal ikke være indkomstskattestigninger eller velfærdsnedskæringer af hensyn til bilejerne.

### Registreringsafgift

I Danmark er det relativt dyrt at købe bil sammenlignet med andre EU-lande. Til trods herfor kan man konstatere, at transportsektorens udslip af drivhusgasser er steget voldsomt siden 1990 og fortsat stiger. I 2004 lå udslippet af drivhusgasser 23 pct. over niveauet i 1990, og det vokser år for år. Reelt betyder det, at en stor del af den indsats, der er gjort på andre områder, undermineres af transportsektorens udslip, hvor der endnu ikke er gjort noget seriøst for at nedbringe udslippet. Det er derfor et vigtigt led i SF's klima- og energipolitik – på såvel nationalt som europæisk plan – at få nedbragt transportsektorens udslip af drivhusgasser.

Også på dette punkt har regeringen forsømt miljøet. Regeringen har i sit regeringsgrundlag lovet at se på en mere miljøvenlig registreringsafgift, men den er ikke kommet ud af stedet, fordi det giver for mange problemer, når man har et fundamentalistisk skattestop. Faktisk er registreringsafgiften som en følge af skattestoppet blevet sat ned. Som sædvanlig er det højeste, regeringen kan svinge sig op til, at snakke om miljøet.

Resultatet kan aflæses af statistikken for nye bilers energieffektivitet. For private benzinerer steg energieffektiviteten ganske vist fra 14,1 km/l ved regeringens tiltrædelse til 15,1 km/l i august 2004, men siden

har den ligget fast. For dieselmotorer er billedet langt værre. Energieffektiviteten er i frit fald fra 22,0 km/l ved regeringens tiltrædelse til kun 18,8 km/l i juni 2006 (seneste måneder, hvorfra der foreligger tal).

Det betyder også, at folk med små indkomster kan have svært ved at få råd til en ny bil – uanset at de faktisk har brug for den af hensyn til transport til arbejde el.lign. De, der alligevel køber en bil, har ofte intet andet valg end at købe en brugt bil måske endda en, der er i dårlig sikkerheds- og miljømæssig stand.

Den høje registreringsafgift og de forholdsmæssigt lave brugsafgifter giver også et uheldigt incitament til at bruge bilen meget, når man først har købt den.

Der er imidlertid gode argumenter for at opretholde en rimelig høj registreringsafgift, fordi det faktisk ser ud til at begrænse bilparkens størrelse og dermed det samlede kørselsomfang.

Gennem en omlægning af registreringsafgiften er det muligt at fastholde en begrænsende virkning på bilparkens størrelse, gavne miljøet og give flere økonomisk mulighed for at købe en ny bil, hvis denne er energieffektiv.

### a) En registreringsafgift, der afspejler bilens miljøbelastning

Ud fra dette nye udgangspunkt skal der gives rabat ved køb af personbiler, der kører langt på literen, mens de, der kører kort på literen, skal have en forhøjelse af registreringsafgiften. For benzinerer skal forskellen være 6.000 kr. pr. ekstra kilometer, der køres pr. liter.

Ved udmåling af den nye registreringsafgift tages udgangspunkt i den nuværende beregning, der er baseret på prisen, men der skal ske en efterfølgende korrektion: For hver km/l, der køres mere end 15,1 km/l, gives et nedslag i afgiften på 6.000 kr. For hver km/l, der køres mindre, forhøjes afgiften med 6.000 kr. En bil, der kører f.eks. 20,1 km/l, får altså et nedslag i afgiften på  $5 \times 6.000 \text{ kr.} = 30.000 \text{ kr.}$ , mens en bil, der kører f.eks. 10,1 km/l, får en merpris på  $5 \times 6.000 \text{ kr.} = 30.000 \text{ kr.}$

Udviklingen går – om end langsomt – i retning af mere benzinøkonomiske biler. Derfor skal omlægning-