

V, DF og K ønsker med omlægningen at sikre, at danske bilkøbere i fremtiden får grønnere biler, sikrere biler og billigere biler. Ved at afgiften på varevogne omlægges, sikres det, at bilkøbere tilskyndes til at købe mere miljørigtige biler, og samtidig bruges provenuet herfra til yderligere at belønne biler, som har god brændstofføkonomi og høj sikkerhed.

Omlægningen vil belønne de bilkøbere, som vælger at købe biler, der kører langt på en liter brændstof, uanset hvilken teknologi der bruges til at fremme brændstofføkonomien, herunder også hybridbiler. Omlægningen vurderes at medføre et fald i CO<sub>2</sub>-udledningen fra transportsektoren på 175.000 t årligt, svarende til ca. 2 pct. af den samlede udledning.

Allerede i 2005 besluttede partierne bag finanslovaftalen for 2006 at reducere registreringsafgiften for dieslbiler med lavt udslip af partikler, sådan at det svarede til, at udgifterne til et partikelfilter ikke blev afgiftsbelagt. Det har allerede betydet en fremgang i andelen af dieslbiler med partikelfiltre på 50 pct.. Med dette lovforslag understøtter partierne, at udledningen af partikler reduceres yderligere, idet dieslbiler med lav udledning gives et yderligere nedslag i afgiften, således at prisforskellen mellem f.eks. biler med partikelfiltre og uden fjernes.

Partierne er enige om at gennemføre en overgangsordning for allerede igangsatte ombygninger af autocampere, som i en kort periode vil kunne afgiftsberigtiges efter gamle regler. Det skyldes at markedet for ombygning af personbiler til autocampere forventes at stoppe som følge af omlægningen. Derimod er der ikke indsat overgangsregler for varebiler, idet Skatteministeriet vurderer, at markedet for varebiler alene vil opleve en samlet nedgang på 8 pct., men at den nedgang også dækker over en anden sammensætning af salget af varebiler.

Med aftalen sikres et mindre prisfald for generelle familiebiler. Prisfaldet vil øges, jo bedre brændstofføkonomien i bilerne er, og jo bedre sikkerhed bilerne yder for bilisterne. Dette er helt i overensstemmelse med de politiske intentioner bag aftalen.

Et *mindretal* i udvalget (S og RV) vil stemme hverken for eller imod lovforslaget. Mindretallet vil stemme for de af skatteministeren stillede ændringsforslag. Mindretallet vil stemme imod det af SF stillede ændringsforslag.

Socialdemokratiets og Det Radikale Venstres medlemmer af udvalget stemmer hverken for eller imod lovforslaget. S og RV kan tilslutte sig sigtet med lovforslaget, nemlig at søge at nedbringe de negative virkninger af bilismen på miljøet og søge at animere til køb af mere sikre biler. S og RV er dog ikke enige i, at de midler, der tages i anvendelse, er tilstrækkelige til at opnå markante effekter i forhold til målet; bl.a. er regeringens beregninger med hensyn til miljøeffekterne af lovforslaget efter S' og RV's opfattelse særdeles usikre.

S og RV er af den opfattelse, at lovforslaget primært er en del af regeringens kontraktspolitik og således mere har til formål at sikre, at en del af regeringsgrundlaget hermed er opfyldt, end at sikre en gennemgribende og nødvendig nyorientering af de danske bilafgifter i retning af mere miljøvenlige og sikre biler.

Selv om lovforslaget på nogle områder peger i den rigtige retning, er lovforslaget på ingen måde et udtryk for hverken en regelforenkling eller en lettelse af de administrative byrder, men bidrager tværtimod mere end nødvendigt til yderligere komplicering af skattereglerne.

Et *andet mindretal* i udvalget (SF) indstiller lovforslaget til *vedtagelse* med de stillede ændringsforslag. Såfremt ændringsforslag nr. 2 ikke bliver vedtaget, vil mindretallet stemme imod lovforslaget ved 3. behandling.

Socialistisk Folkepartis medlem af udvalget mener, at der er et meget stort behov for at få styr på miljø- og klimatruslerne fra transportsektoren. Aktuelt står transport for ca. 30 pct. af CO<sub>2</sub>-udledningen, og det er området med de største stigninger og det område, der er mindst styr på.

Derfor er det både uansvarligt og meget ærgerligt, at regeringen og DF har fremlagt et så uambitiøst og utilstrækkeligt forslag til ændring af bilbeskatningen. Lovforslaget tager reelt større hensyn til skattestoppet end til miljøet og klimaet.

Selv om førstebehandlingen af lovforslaget efterlod det indtryk, at ministeren og forligspartierne var helt argumentresistente over for forbedringer af lovforslaget, er det glædeligt at kunne konstatere, at debatten alligevel gjorde indtryk, sådan at der faktisk er kommet forbedringer i form af en række ændringsforslag.