

ke til, at man i EU skal sænke grænsen fra 12 t til $3\frac{1}{2}$ t for afgifterne. Er det i overensstemmelse med skattestoppet? Det er bare noget, der kommer, og det er godt, for det er i EU. Regeringen har jo en lille forklaring på det – en lille forklaring. Den siger: Vi mener, vi kan undgå det, fordi vi mener, det er så administrativt besværligt i Danmark, at Kommissionen da må kunne forstå, at vi ikke behøver at gå med til det. Lur mig, vi kender jo alle EU-systemet, at komme og sige, at det er administrativt besværligt, når vi ser, hvad vi i øvrigt har af sager med EU, der er administrativt besværlige – det kommer regeringen aldrig igennem med.

Så tilbage er der bare det lidt overraskende spørgsmål: Hvorfor har regeringen tilsluttet sig, at man kan nedsætte grænsen fra de 12 t til de $3\frac{1}{2}$ t, sådan som hr. Rune Lund ganske rigtigt påpegede det? Er det et svar, vi måske får en anden dag?

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

Afstemning

Birthe Skaarup (fg. formand):

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:

10) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 91:

Forslag til folketingsbeslutning om en mere retfærdig og miljøvenlig bilbeskatning.

Af Morten Homann (SF) m.fl.

(Fremsat 8/2 2007).

Forslaget sattes til forhandling.

KL 18.55

Forhandling

Skatteministeren (Kristian Jensen):

Det er jo en debat, jeg har glædet mig til, for det er altid glædeligt, når partier uden for regerin-

gen foreslår, i hvert fald i overskriftsform, hvad der også er regeringens politik, nemlig en omlægning til en mere miljørigtig bilbeskatning.

Når jeg starter med at sige i overskriftsform, er det jo, fordi forslagsstillerne, når man går ned i det konkrete forslags elementer, klart afslører, at det, der ligger bag ved forslaget her, og som man snakker om, jo ikke bare er et ønske om en mere retfærdig og grøn bilbeskatning, ønsket er også at fremskaffe et provenu, altså at beskatte bilejerne hårdere og dermed bryde det skattestop, som har været gældende i nu 1.949 dage, og som også skal fortsætte med at være det fremadrettet.

Hvis man kigger på de enkelte dele, er det jo en skøn blanding af enkeltelementer, forbud og afgifter, der skal ned, og brændstofafgifter, der skal op, og alt i alt blander man ingredienserne sammen til en kage, som vil koste op mod 780 mio. kr. for de danske bilejere.

Jeg vil gerne melde ud, at regeringen er enig i sådan de overordnede målsætninger med forslaget, nemlig ideen om, at man laver en omlægning til en mere miljørigtig beskatning, men den udformning, som forslaget har nu, vil vi ikke kunne støtte.

Det skal være muligt at lave en omlægning, og derfor har vi også forsøgt i regeringsperioden både at sikre, at familier med lave indkomster har råd til at købe en bil, og at indrette bilbeskatningen sådan, at der tages hensyn til miljøet. Lad mig bare give to eksempler.

I 2003 blev der indført en løbende korrektion af registreringsafgiften for at sikre, at priser på biler ikke steg mere end det generelle prisniveau. Dengang frygtede man at stå over for store prisstigninger på bilerne, og for så at sikre, at almindelige familier fortsat kunne have råd til en personbil, lavede man en korrektionsmekanisme, hvor man månedligt lavede en korrektion i forhold til prisudviklingen på biler og den almindelige prisudvikling. Efterfølgende har det heldigvis været sådan, at bilpriserne faktisk ikke er steget så meget som ventet, og at korrektionsmekanismen derfor ikke har den store funktion længere, men hensigten var rigtig.

Det andet formål, nemlig mere miljøvenlige biler, har regeringen forfulgt ved bl.a. at give fradrag på dieslbiler, der fra fabrikens side er påmonteret partikelfiltre. Det tyder på, at udbud og salg af biler med partikelfiltre er steget væsentligt siden.

Vi vil gerne gøre mere på området. Vi vil nemlig, som det fremgår af regeringsgrundlaget,