

2007. SF's beslutningsforslag havde dog et langt højere ambitionsniveau.

I regeringens udgave blev straffen fastsat til beskedne 1.000 kr. pr. kilometer, der køres mindre end normen på 16 km/l for benzin og 18 km/l for diesel. Det betyder, at en bil, der bruger dobbelt så meget benzin som »normen«, straffes med beskedne 8.000 kr. Det er alt for lidt.

Rabatten for at købe brændstoføkonomisk er mere mærkbar, nemlig 4.000 kr. pr. kilometer.

SF ønsker at både straf og rabat forøges til 6.000 kr. pr. kilometer.

Omlægningen vil ifølge Skatteministeriet give et beskedent provenutab på 10 mio. kr. årligt og vil reducere CO<sub>2</sub>-udslippet fra bilparken med 145.000 t årligt, jf. svar på SAU alm. del – spm. 386, folketingsåret 2006-07.

3. Normen for brændstoføkonomi flyttes i takt med den teknologiske udvikling

Den under punkt 2 nævnte norm for brændstoføkonomi fastholdes som en konstant i loven, selvom den teknologiske udvikling trods alt går i den rigtige retning.

Såfremt Europa-Kommissionens forslag om en norm på 1,20 g CO<sub>2</sub> pr. kilometer i 2012 gennemføres, vil det svare til en forøgelse af antallet af kilometer pr. liter i forhold til i dag med ca. 5 og dermed en afgiftslettelse på 20.000 kr. for en bil, der ligger på normen. Det vil øge bilkøbet og dermed modvirke intentionen om at nedbringe transport-CO<sub>2</sub>-udslippet.

Det vil i øvrigt også betyde et ufinansieret provenutab på ca. 2 mia. kr., jf. svar på SAU alm. del – spm. 385, folketingsåret 2006-07, som der ikke er taget højde for i regeringens 2015-plan.

SF foreslår derfor, at normen flyttes op – det kan f.eks. ske med 1 km/l hvert år frem til 2012. På et senere tidspunkt kan der så tages stilling til, om den teknologiske udvikling tilsiger en yderligere regulering.

4. Ingen rabat på biler på gule plader til privat brug

En af de mere bizarre bestemmelser i dansk skatte-lovgivning er rabatten til gulpladebiler til privat brug. Den betyder, at notorisk stærkt forurenende biler, der i øvrigt ikke kan bruges af familier, er billigere end andre biler.

Med lovændringen fra foråret 2007 blev afgiftsgevinsten for gulpladebiler reduceret en hel del. Men hvorfor ikke bare afskaffe en absurd rabat? Det har jo helt forudsigeligt vist sig, at branchen nu bare finder på nye krumspring for at bygge biler om, så de lever

op til de mærkværdige krav, der skal opfyldes for at få en gul nummerplade.

Ifølge Skatteministeriet vil den i dette forslag foreslåede ændring føre til et provenutab på ca. 50 mio. kr. årligt, jf. svar på SAU alm. del – spm. 386, folketingsåret 2006-07, og en reduktion i CO<sub>2</sub>-udslippet på 25.000 t årligt. Dette regnestykke forudsætter, at bilkøberne handler fuldt rationelt derved, at de løbende afgifter på biler indgår i beslutningen på samme måde som registreringsafgiften. Dette er i strid med alle undersøgelser af, hvordan forbrugerne reagerer på afgifter – købsprisen har større betydning end de løbende afgifter. Det betyder, at effekten på CO<sub>2</sub>-udslippet formentlig vil være noget højere.

5. Miljørigtig rabatordning for taxier

I dag får taxier en klækkelig rabat på registreringsafgiften, og de har samtidig mulighed for – under bestemte betingelser – at sælge bilen videre til private uden påligning af yderligere afgift. Det giver mulighed for at sælge bilen med en betydelig fortjeneste og fungerer således som et tilskud til taxikørsel.

SF anerkender, at der kan være grunde til at give tilskud til taxikørsel, som er et nødvendigt supplement til cykel, bus og tog for dem, der har valgt ikke at have bil. Men rabatten gives i dag på en absurd måde: Den er ugenomsigtig. Der er ingen tilskyndelse til at købe miljørigtige taxier (dog er eltaxier også fritaget for registreringsafgift, men fordi afgiften er så lav, er tilskyndelsen så lille, at der ikke findes eltaxier). Og reglerne for »frikørsel« kan i visse tilfælde betyde, at ejeren vælger at køre en masse kilometer i tomgang for at få videresolgt bilen uden yderligere registreringsafgift.

Der er grund til at omlægge rabatten. En radikal måde at gøre det på ville være, at taxier fremover skulle betale fuld registreringsafgift – med de miljøtilskyndelser, som alle andre har – og at der i stedet blev ydet et tilskud pr. kørt kilometer. Mindre vidtgående kunne man tænke sig, at de forskellige miljøtiltag, der er beskrevet under punkt 1, 2 og 3, også kom til at gælde for taxierne. Dette bør dog kombineres med en vis forhøjelse af registreringsafgiften for at øge incitamentet til at bruge el- og hybridbiler. Eftersom der kører mange taxier i byerne, vil det være vigtigt også for at mindske den lokale forurening.

I New York har man simpelthen besluttet, at alle nye taxier skal være hybridbiler, jf. Ritzau 23/5 2007. I 2012 forventes alle taxier i New York at køre som hybridbiler.

Taxier står for et CO<sub>2</sub>-udslip på ca. 100.000 t årligt, jf. svar på SAU alm. del – spm. 386, folketingsåret