

Bemærkninger til forslaget

Almindelige bemærkninger

De alarmerende meldinger om drivhuseffekten fra IPCC understreger behovet for at nedbringe emission af drivhusgasser. En væsentlig del af disse gasser stammer fra motorkøretøjer. Det gælder CO₂ (kuldioxid) og især NO_x (kvælstofilter).

Samtidig er forureningen fra motorkøretøjer en stigende plage i lokalområder, særlig i de store og større byer.

En forhøjelse af afgiften på benzin og dieselolie vil være et effektivt instrument til at reducere disse problemer. SF har derfor foreslået en sådan forhøjelse i forbindelse med det fremsatte beslutningsforslag nr. B 00 om forureningsafgifter på kul- og svovldioxid med erhvervsmæssig og social kompensation. Desværre synes det mere sandsynligt, at et folketingsflertal finder på at beslutte en reduktion af afgiften på benzin med henvisning til grænsehandelsproblemer.

Som den bedste løsning under disse betingelser ønsker SF derfor en omlægning af registreringsafgiften, der i dag udgør ca. 90.000 kr. for en gennemsnitlig bil. Den opsplittes i tre dele:

- En del, der afhænger af køretøjets brændstofforbrug pr. kørt hundrede kilometer. Konkret anvendes den såkaldte ECE-norm A 70. Som eksempel kunne bruges en sats på 2.000 kr. pr. liter op til 5 liter og 10.000 kr. pr. liter derover. For en bil med et brændstofforbrug på 6,9 liter vil det betyde, at denne del af afgiften udgør 29.000 kr.
- En del, der afhænger af køretøjets emission af NO_x (kvælstofilter) pr. kørt kilometer under gennemsnitlige forhold. Det afhænger dels af benzinøkonomien, dels af motorens indretning. Denne del af afgiften bør udformes, så den for et gennemsnitligt køretøj udgør et beløb på ca. 20.000 kr.
- En del afhænger af køretøjets afgiftspligtige værdi. I dag er det grundlaget for beregningen af den samlede registreringsafgift. De i dag anvendte beregningssatser skal – for at sikre provenuneutraliteten – derfor nedsættes. For at sikre, at små benzin- og NO_x-økonomiske biler ikke bliver dyrere, skal den

største lempelse finde sted for billige biler; formentlig skal de første 19.750 kr., som i dag belægges med den laveste afgiftssats, helt afgiftsfritages. For dyrere biler nedsættes afgiften derefter så meget, som der er mulighed for under iagttagelse af kravet om provenuneutralitet.

For motorcykler, erhvervskøretøjer m.v. udformes afgiften efter tilsvarende principper, men med passende tilpasning af beløb, satser osv.

SF tror, at en sådan udformning af registreringsafgiften efterhånden gennem markedsmekanismen vil medvirke til, at Danmark får en mindre forurenende køretøjsbestand. Denne tro bestyrkes af to forhold:

- Pr. 1. april 1989 blev registreringsafgiften lempet med 11.000 kr. for biler, der opfyldte særlige miljøkrav – svarende til at de var forsynet med katalysator. Denne differentiering har været effektiv, for i slutningen af 1989 var det kun hver fjerde bil, der opfyldte normerne, mens det i sommeren 1990 var ca. 7 ud af 10. At katalysatorer blev obligatoriske for nye biler pr. 1. oktober 1990 har selvfølgelig fjernet behovet for denne lempelse.
- Miljødifferentiering i Holland og Grækenland har været en succes.

Bemærkninger til forslagens enkelte punkter

ad nr. 2:

Afgiftsomlægningen vil formentlig omgående påvirke en ny sammensætning af bilkøbet i miljørigtig retning. Ved beregningen af provenuneutraliteten skal der tages højde for den forventede effekt i denne retning, således at omlægning ikke medfører et provenutab.

De dele af den omlagte registreringsafgift, der ikke er værdiafgifter (1 b og 1 c), pristalsreguleres.

ad nr. 3:

En nedsættelse af benzinafgiften tilskynder til øget bilkørsel og dermed øget forurening. En del af denne effekt kan og bør imødegås ved at mindske tilskyndelsen til at købe flere biler.