

**[Skatteministeren]**

baggrunden for den skalaopbygning, som regeringen har foreslået i lovforslaget.

Jeg ser altså frem til et konstruktivt udvalgsarbejde, idet jeg hæftede mig ved, at fru Anne-Marie Meldgaard gav sin tilslutning til det principielle sigte, at vi skal have en ændret afgiftsberegning af brugte biler for at opfylde EF-dommen. Så må vi selvsagt gøre det på den mest praktiske måde, og regeringen har altså efter grundig overvejelse fundet, at dette forslag er den bedste måde at leve op til EF-dommen på. Men vi er selvfølgelig åbne over for de drøftelser, der kan blive om det i udvalget.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Afstemning*

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

**Anden næstformand (Ivar Hansen):**

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Skatteudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

**11) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 34:**

*Forslag til folketingsbeslutning om omlægning af registreringsafgiften af motorkøretøjer efter miljømæssige kriterier.*

Af Jes Lunde (SF) m.fl.  
(Fremsat 8/2 91).

Forslaget sættes til forhandling.

*Forhandling***Skatteministeren (Fogh Rasmussen):**

SF foreslår, at registreringsafgiften af motorkøretøjer omlægges til en afgift, som udgør summen af beløb, der er afhængig af køretøjets afgiftspligtige værdi, brændstofforbrug pr. kørt km og udstødningen af såkaldte kvælstofoxider. Det er SF's opfattelse, at en sådan udformning af afgiften vil medvirke til, at Danmark efterhånden får en mindre forurenende køretøjsbestand.

Jeg skal da straks sige, at regeringen er enig med SF i, at det er vigtigt at få nedbragt bilforureningen. Vi har da også her i landet med virkning fra den 1. oktober sidste år indført obligatoriske normer for bilers udstødning, også med kvælstofoxider, svarende til de strenge svenske krav – og i øvrigt i god tid inden EF's fælles normer træder i kraft. Vi har også en lempeligere afgift på blyfri benzin – den blyfri benzin har nu en markedsandel på 60-65 pct. – så jeg synes egentlig godt, man kan sige, at vi allerede har gjort temmelig meget for at begrænse forureningen fra biler.

Hertil kommer, at den nuværende afgift, der er baseret på køretøjets værdi, har en række fordele i forhold til en afgift på grundlag af brændstofforbruget. Det skyldes, at prisen på en bil er noget af det nærmeste, man kan komme en fællesnævner for både motorydelse og -størrelse. Afgiften stiger således allerede i dag progressivt med et stigende brændstofforbrug; det synes jeg er meget vigtigt at fremhæve.

Den afgiftsordning, som SF har foreslået, vil i øvrigt skabe ganske mange problemer af administrativ karakter – problemer, vi ikke har med de gældende regler. Der vil således efter SF's forslag i den daglige administration skulle anvendes faktisk et uendeligt antal afgiftsskaler.

Biler, der afgiftsberigtiges som brugte, vil udgøre et særligt problem, fordi der ikke tidligere har været krav om fabrikanteklæringer, der kan danne grundlag for afgiftsberegningen.

Desuden kan jeg nævne, at motorudskiftning fra en svagere til en mere benzinbrugende jo i realiteten ikke kan kontrolleres effektivt uden etablering af en stor og ressourcekrævende administration.

Regeringen kan derfor ikke give sin tilslutning til det foreliggende forslag.

**Anne-Marie Meldgaard (S):**

Da vort partis ordfører i denne sag ikke er til stede, har jeg lovet at fremsætte vore synspunkter.

Socialdemokratiet er positivt over for hensigten i beslutningsforslaget. Forslaget kan måske tilskynde befolkningen til at omlægge forbruget af biler til gavn for miljøet. Det er i sig selv selvfølgelig udmærket, men jeg har svært ved at tro, at det vitterlig bliver resultatet; for at rokke ved det synspunkt kræves der en betyde-