

neste dages offentlige debat da også tydeligt vist. Her er et emne, som man kan blive godt og grundigt gammeldags politisk uenig om, og det er vel ikke så ringe endda.

Ikke desto mindre udmønter uenigheden sig ikke så forfærdelig meget. Registreringsafgiften er blevet en skatteskrue, som efter CD's opfattelse kun bruges som en finansieringskilde og i langt mindre grad til fremtidssikring af miljø- og trafikikkerhed. Som eksempel kunne man jo nævne regeringens forslag tidligere i denne samling om afskaffelse af afgiftsnedslag for visse typer af sikkerhedsudstyr og tilsvarende forslagene om afgift af genopbyggede køretøjer og forslaget om forhandleravancen. Det er alt sammen forslag, som ikke havde noget som helst at gøre med miljø- og trafikikkerhedsfremmende værdier, men kun var provenuskabende.

Det skal dog retfærdigvis siges, at regeringen samtidig fremkom med en lex Lupo, men en helhedsløsning med store fremtidspektiver kan man ikke rigtig kalde dette tiltag. Ikke desto mindre må regeringen og skatteministeren jo selv være optaget af at finde ud af, om der ikke skulle være nogle alternativer, for ellers havde skatteministeren vel ikke sammen med repræsentanter for flere ministerier, FDM, bilimportørerne og DAF nedsat et udvalg, som skal se på problemerne.

Jeg har personlig flere gange spurgt, hvad arbejdsgruppen egentlig beskæftiger sig med, men er ikke blevet væsentligt klogere. Det er derfor, Venstre, Det Konservative Folkeparti og CD synes, det vil være på sin plads at få en debat her i salen i dag, og den debat behøver jo ikke nødvendigvis at blive kedeligere af, at der i løbet af påsken, som mange måske har bemærket, er kommet et interessant indspark i den offentlige debat – et måske lidt overraskende indspark, men ikke desto mindre et interessant indspark.

## Besvarelse

### Skatteministeren (Ole Stavad):

Hvem vil ikke gerne spare eller tjene 900 kr., hver gang man tanker sin bil op? Det tror jeg de fleste af os gerne vil, og tillad mig derfor at give et helt gratis råd om, hvordan det kan lade sig gøre at spare alle disse penge, hver gang man fylder 50 l benzin på bilen:

En sammenligning af omkostningerne ved bilkørsel har vist, at det på årsbasis er ca. 7.000

kr. dyrere at holde en VW Golf, end det er at holde en VW Polo, 10.000 kr. dyrere at holde en Passat end en Golf og altså hele 17.000 kr. dyrere at holde en Passat end at holde en Polo. Kører man eksempelvis 15.000 km om året, svarer det til, at man sparer 906 kr., hver gang man tanker 50 l benzin på en Polo i stedet for på en Passat, og omregnet vil besparelsen svare til 18 kr. pr. l benzin. Tilsvarende tal vil også kunne vises for andre fabrikater.

At disse besparelser kan opnås, skyldes ikke mindst registreringsafgiften. Men også den grønne ejerafgift og benzinafgiften er medvirkende til, at der virkelig er store penge at spare ved at købe en økonomisk bil frem for en uøkonomisk.

Det forhold, at der ikke er flere, der køber de økonomiske biler, end tilfældet rent faktisk er, kunne tyde på, at der er brug for bedre information om totaløkonomien for de enkelte biler. På dette punkt vil den kommende energimærkning af nye biler, som vi også kender fra hårde hvidevarer, være et skridt i den rigtige retning, men der kan muligvis også være behov for at gøre endnu mere ud af at oplyse om økonomien. Når det er sagt, vil jeg samtidig gerne oplyse, at regeringen løbende undersøger muligheden for at modernisere og forenkle lovgivningen samt opnå miljømæssige forbedringer, hvor det er muligt, også på bilafgiftsområdet.

Endvidere har De Danske Bilimportører og Danmarks Automobilforhandler Forening over for regeringen ytret ønske om, at der bliver set på mulighederne for at udforme registreringsafgiften på en måde, der tilgodeser miljøvenlige biler og om muligt forenkler selve beregningen. Dette har ført til, at der i marts 1999 blev nedsat en arbejdsgruppe til at se på mulige omlægninger og forenklinger i beregningen af registreringsafgiften. Skatteministeriet leder arbejdsgruppen, der desuden har deltagelse af repræsentanter for Miljø- og Energiministeriet, Trafikministeriet, Finansministeriet, Foreningen af Danske Motorejere, De Danske Bilimportører og Danmarks Automobilforhandler Forening. Af arbejdsgruppens kommissorium fremgår:

»Arbejdsgruppens opgave bliver inden for provenuneutrale rammer at undersøge alternative afgiftsgrundlag, f.eks. baseret på tekniske kriterier, der kan dreje bilkøbet i en mere miljø- og klimavenlig retning og dermed aflaste værdielementet, samt i øvrigt at undersøge muligheden for at forenkle beregningen.