

for os har været vigtigt. FDM er med, Dansk Automobilforhandlerforening er med, og De Danske Bilimportører er med.

Disse grupper er naturligvis vældig interesserede i, hvordan registreringsafgiften udvikler sig, men for disse organisationer er det også klart: Det er ikke ligegyldigt, hvordan registreringsafgiften sammensættes.

I Socialdemokratiet afventer vi udspillet fra arbejdsgruppen, idet vi naturligvis gerne ser ændringer af registreringsafgiften, der inden for et uændret provenu fortsat kan flytte den danske bilpark i en mere miljørigtig retning.

Det var også med det udgangspunkt, vi i efteråret 1999 foreslog, at de danske bilafgifter skulle være mere miljørigtige, idet vi nedsatte registreringsafgiften med en sjettedel for biler, der kører mere end 28 km på literen, når det drejer sig om diesel. For biler, der kører mere end 32 km på literen, nedsattes registreringsafgiften med en tredjedel.

Disse tal lyder måske store, men der er ikke nogen tvivl om, at en sådan holdning også, når den fremkommer i flere lande, bevirker, at der bliver en større interesse for at producere den slags biler. Der er altså ikke tale om en nedsættelse, der er forbeholdt et enkelt bilmærke som VW Lupo, som der har været talt om.

I 1997 indførtes den grønne ejerafgift, der jo også betyder, at biler, der kører langt på en liter brændstof, betaler en endog meget lav grøn ejerafgift. Det har åbenbart virket. Fra 1997 til 1999 er der sket den glædelige udvikling, at bilerne i Danmark har forbedret energieffekten med 5,7 pct., dette også uanset at bilernes vægt er steget betydeligt.

Når arbejdsgruppen, der skal undersøge muligheden for en omlægning af registreringsafgiften, skal bruge tid på opgaven, hænger det naturligvis sammen med, at opgaven er kompliceret. Opgaven skal løses provenuneutralt for staten, idet det vel forekommer både indlysende og klart, at der ikke er brug for en lempe af finanspolitikken. Der skal tages en række hensyn til bilisterne, til forhandlerne, til importørerne, så der ikke sker utilsigtede virkninger på bilmarkedet.

Der findes ingen lette løsninger, idet de samlede bilafgifter er en del af statens samlede indtægter og dermed en del af finansieringen af velfærdssamfundet.

I debatten om bilafgifterne henvises der ofte til, at biler er billigere i andre EU-lande. Her er det vigtigt at slå fast, at landene har valgt at

indrette velfærdssamfundet forskelligt, ligesom landene har valgt at finansiere velfærdssamfundet forskelligt. Men ens for landene er, at ingen steder kan man få alverdens goder uden at betale.

Det kan man heller ikke i Danmark. Derfor er der ikke plads til skattelettelser, som det med jævne mellemrum er blevet fremført af oppositionen, hvis vi skal fastholde det velfærdssamfund, som den danske befolkning sætter så stor pris på, og vi samtidig skal betale statens gæld.

Med disse bemærkninger vil jeg afslutningsvis tilkendegive, at vi støtter en provenuneutral omlægning af bilafgifterne, hvor der lægges vægt på mere miljørigtige biler, men vi deltager ikke i politiske overbud, som vi også har hørt de seneste dage. I Socialdemokratiet ønsker vi at betale regningen, som vi selv udskriver, eller sagt på en anden måde: Vi køber ikke uden at betale.

Når det i de seneste dage har været fremme, at den dynamiske effekt skal betale en nedsat registreringsafgift, er det et meget godt eksempel på, hvilken uansvarlighed oppositionen agerer med i Danmark.

Med disse synspunkter vil jeg også tilslutte mig det forslag til vedtagelse, der er fremsat af fru Sonja Albrink.

(Kort bemærkning).

Flemming Hansen (KF):

Ja, den sidste del af Jens Peter Vernersens indlæg bærer jo tydeligt præg af, at nytænkning er et fremmed ord i Socialdemokratiet.

Jeg vil godt stille hr. Jens Peter Vernersen et par spørgsmål om den arbejdsgruppe, vi har hørt så meget om. Den har jo foreløbig siddet i mere end ét år, og man kunne jo forestille sig, at den havde lavet et eller andet, men der er ikke så meget, der tyder på det.

Ved hr. Jens Peter Vernersen – eller det kan være, ministeren kan svare på det – om man inddrager udenlandske erfaringer i omlægning af registreringsafgiften i det arbejde, man laver, om man eventuelt ser til den norske model? For man må jo næsten være stødt på overraskende store problemer, skulle man forestille sig, når man nu siger, man skal have to år for at gøre den smule arbejde færdigt.

Er sandheden i virkeligheden den, vil jeg spørge hr. Jens Peter Vernersen – og hvis ikke hr. Jens Peter Vernersen kan svare, så håber jeg, at ministeren kan – at man i virkeligheden forsøger at udskyde beslutningerne, fordi man