

langtfra sikkert. Derimod må man jo nok konstatere, at statskassen hver gang har været en sikker vinder.

I 1999 blev der opkrævet 36 mia. kr. fra bilejerne i form af skatter og afgifter. Det er jo helt klart, at det specifikt er registreringsafgiften og momsens, der er årsag til, at den danske bilbeskatning er markant højere end i resten af Europa. Hvis vi bare kigger på momsens og registreringsafgiften, indbringer den ca. 20 mia. kr.

Siden det blev almindeligt at køre i bil – jeg ved ikke, om det var, dengang Folkevoognen, altså den gamle, blev lanceret – har der været tradition for at beskatte privatbilen relativt hårdt, og i de seneste syv år er den udvikling så også fortsat, og skatteindtægterne fra bil- og vejafgifter er i perioden steget med 45 pct.

Og det er ikke alene, fordi man endvidt har beskattet hårdere, men selvfølgelig også, fordi der er kommet flere biler på vejene. Det er bare for at undgå, at hr. Jens Peter Vernersen skal gå på talerstolen om et øjeblik, at jeg kom med den lille sidebemærkning. Men det er jo en bemærkelsesværdig og for miljøet måske sørgelig kendsgerning, at den danske bilpark er blandt de ældste i Europa.

I dag er ca. 40 pct. af bilerne, der kører rundt på de danske veje, mere end 10 år gamle. Kravet om en katalysator blev først indført i 1990, og det betyder jo, at der er mere end 700.000 danske biler, der fortsat kører uden katalysator, og dertil kommer, at de biler jo heller ikke er forsynet med moderne sikkerhedsudstyr. Der er ikke airbags, der er ikke ABS-bremser, moderne sikkerhedsskarrosseri osv.

Virkningen af den høje registreringsafgift er altså, at tusindvis af danskere af økonomiske årsager er nødt til at lade deres transportbehov dække af en bil, der både med hensyn til miljø og trafikikkerhed er fuldstændig utidssvarende.

Inden for de seneste år er bilernes forurening faldet markant – det er jeg fuldstændig enig med hr. Ebbe Kalnæs i – i takt med udviklingen af mere energieffektive motorer, bedre katalysatorer og partikelfiltre. I løbet af de allernærmeste år lanceres der nye og miljøvenlige biltyper, bl.a. hybridbilen, der anvender en kombination af benzin og el i motoren. Om nogle år forventes det også, at de første brændselsceller, der er helt forureningsfri, vil komme på markedet.

I alle tilfælde er der, uanset hvilken en man vælger, tale om en dyr teknologi, og den tekno-

logi skal selvfølgelig betales af bilens pris plus afgifter. Eksempelvis er en af de første hybridbiler – ja, nu må vi vel ikke reklamere, men det er altså en Toyota. Den svarer jo i virkeligheden til en ganske almindelig mellemklassebil, der normalt koster omkring 180.000 kr., men når den danske registreringsafgift skal tages i betragtning, så vil den bil komme til at koste ca. 300.000 kr., og så må vi erkende, at så vil den være totalt usælgelig på det danske marked.

Derfor er det indlysende, at både staten og bilejerne har en interesse i, at der indføres et nyt afgiftssystem, som er tilpasset den seneste teknologiske udvikling. Der bør skabes nogle reelle incitamenter, som præmierer den danske bilkøber, når han/hun køber en mere miljøvenlig bil. På den måde kan vi få udskiftet den gamle bilpark med mindre forurenende og mere trafiksikre køretøjer, og det er vel i virkeligheden det, hele øvelsen kommer til at dreje sig om.

Med hensyn til vedtagelsen skal jeg selvfølgelig sige, Venstre er medforlagsstiller. Jeg vil godt erkende, at tidsfristen frem til den 1. juni næste år måske ligger sådan lige på grænsen af den smerteterskel, vi i Venstre kunne acceptere, men for at få et markant flertal bag vedtagelsen har vi så accepteret den, selv om vi finder, at man måske godt kunne accelerere hele den proces mere, end der er lagt op til.

#### **Flemming Hansen (KF):**

Det Konservative Folkeparti finder det nødvendigt, at der gennemføres en omlægning af bilbeskatningen. Lader man stå til, vil det føre til højere skatter. Det kan vi ikke acceptere. Vi siger fuldt stop for højere beskatning af bilister, uanset om det drejer sig om registreringsafgift, benzinafgift, grøn ejerafgift eller firmabilbeskatningen, hvor vanviddets grænse ikke alene er nået, men også overskredet.

Inden vi ser på, hvor vi bør bevæge os hen, kan vi gøre status over, hvor vi befinder os i dag. Den socialdemokratisk ledede regering har på bare 7 år lagt ekstra 50 pct.s afgift på benzinen og har også på andre områder øget indtægterne fra de danske bilejere voldsomt. Selv når der er taget højde for indkomstudviklingen, er det offentlige indtægter fra beskatningen af bilerne i dag 25 pct. højere, end de var ved regeringens tiltrædelse i 1993.

De høje afgifter hindrer en del af befolkningen, nemlig de mindst velstillede familier, i overhovedet at eje en bil endside købe en moderne, miljøvenlig og trafikikker bil. Dansker-