

ne skal arbejde langt mere end kollegerne i det øvrige Europa for at få råd til en bil. En dansk LO-arbejder skal bruge 23 månedslønninger for at købe en middelstor ny bil. I det øvrige EU er det typisk kun 15 månedslønninger, der skal til.

Danmark hører trods velstand til blandt de lande i Europa, der har færrest biler pr. indbyggere. Vi har én bil pr. tre indbyggere mod én bil pr. to indbyggere i lande som Frankrig, Tyskland og Italien. Uanset stigende velstand vokser andelen af biler, der er meget gamle, altså 10 år eller mere. I 1980 var en ud af fem biler mere end 10 år gamle. I dag er tallet steget til to ud af fem. Der er to sikre tabere, når en bilpark som den danske får en større og større andel af gamle biler: det er miljøet, og det er sikkerheden.

Historien om staten og bilismen er en historie om beskatning. Jeg vil af tidsmæssige grunde ikke gå nærmere ind på provenubetragtningen, men bare sige, at 40 mia. danske kroner, som bilbeskatningen sammenlagt indbringer – det er endda i underkanten – er et kolossalt stort beløb.

Målet for Det Konservative Folkeparti er en omlægning af registreringsafgiften for at bane vej for en yngre og mere sikker bilpark. Fra 1980 er andelen af biler ældre end 10 år næsten fordoblet, fra godt 20 pct. til 40 pct. Konsekvensen af en langsom udskiftning af bilparken er, at man ikke tidligt nok får glæde af den hastigt stigende teknologiske udvikling, som skaber mere sikre og mere miljøvenlige biler.

Midlerne til at nå disse mål ligger i at udnytte tre effekter: Teknologieffekten, miljøeffekten og sikkerhedseffekten.

Det Konservative Folkeparti foreslår derfor en ny model for registreringsafgiften. Modellen er inspireret af den norske model, men med en ændring i form af brændstofsnorm, så den i endnu højere grad kan styrke indførelsen af fornuftige biler.

Modellen er opbygget således, at registreringsafgiften bestemmes af tre objektive kriterier: Bilens egenvægt, bilens motorstørrelse og brændstofdnormen. Med denne model opnår vi følgende fordele: Miljø- og sikkerhedsudstyret, der forøger bilens værdi, udløser ikke den nuværende voldsomme beskatning. Kriterierne fremgår af bilernes typegodkendelse, så de er enkle at bruge og kontrollere. Tendensen til ens bilpriser før skat i Europa og derfor høje bilpriser i Danmark gribes i opløbet.

Dette er modellens principper. Vi har lagt dem frem til åben diskussion, vi har endda lagt dem ud på Internettet, så alle, der skulle have lyst og som interesserer sig for dem, kan se på dem.

Konkret er det vores opfattelse, at satserne skal sænkes, således at en ny bil i gennemsnit skal have lettet afgiften med 15 pct. Nogle biler får lettet beskatningen mere end andre, men alle får lempet beskatningen. En middelstor bil, der i dag koster 210.000 kr., skal have beskatningen lempet, så den falder i pris til omkring 190.000 kr. Der skal endvidere være en overgangsordning af tilpas længde, så utilsigtede virkninger på brugtvoغنsmarkedet undgås.

Det Konservative Folkeparti er indstillet på at støtte det forslag til vedtagelse, som bl.a. CD har lagt frem. Man siger i vedtagelsen, at det er provenuneutralt. Det forudsætter vi også, idet vi forudsætter, at salget af biler i Danmark vil stige så meget, at det også bliver provenuneutralt, men for den enkelte bilejer vil der være tale om et fald på omkring 15 pct. med vores model.

(Kort bemærkning).

Jens Peter Vernersen (S):

Der har selvfølgelig været en del interesse om de synspunkter, Det Konservative Folkeparti har fremlagt vedrørende bilbeskatningen, nok mest, fordi de fleste, der har set dette papir, har tilkendegivet, at der jo ingen sammenhæng er i det. Allerede beregninger på nuværende tidspunkt viser ikke, at sagen bliver provenuneutral. Jeg tror også, at hr. Flemming Hansen ved, det er sådan, at det alene vil koste omkring to mia. kr. i manglende indtægter. Det er beregninger, der er lavet allerede på nuværende tidspunkt.

Lad mig så også tage fat i det andet synspunkt. Man ville sikre, at forbrugerne får billigere biler. Jeg har her et udklip fra Kristeligt Dagblad den 26.4, hvor – hvis jeg må citere – hr. Preben Kjær siger, at lavere afgift næppe vil gøre biler billigere. Altså et helt andet synspunkt end det, hr. Flemming Hansen fremfører.

Det fremgår også heraf, at 1990'erne har været det bedste årti for bilejerne. Aldrig har der været solgt så mange biler i Danmark: 143.000 i 1999. Må jeg minde om, at da hr. Flemming Hansens regering gik af, var tallet det halve.