

betød det begge gange, at det samlede skatte- og afgiftsprovener i Danmark rent faktisk steg. Her fjernede vi det endda.

Hr. Jens Peter Vernersen kan slå op i den økonomiske teori, der hedder lafferkurven. Der befinder de danske bilafgifter – og det kan hr. Klaus Kjær jo så passende bekræfte – sig på det, økonomerne kalder østsiden af kurven, nemlig hvor vi har toppet. Jo højere afgiften bliver, jo mindre provener kommer der ind. Det oplevede Danmark også for mange år siden tilbage i begyndelsen af 1970'erne, da man forhøjede afgiften på snaps og på sukker. Begge gange opdagede man, at antallet af kroner, der kom i statskassen, blev færre. Det hedder økonomisk teori, lafferkurven. Kan hr. Klaus Kjær bekræfte det?

(Kort bemærkning).

Jens Peter Vernersen (S):

Jamen det ændrer jo ikke ved det afgørende spørgsmål: Hvor lang tid tjener man på en nedsat registreringsafgift? Hvor langt skal den ned? Det, som jeg forstod, var jo, at Dansk Folkeparti faktisk ville fjerne registreringsafgiften. Det var det, der blev tilkendegivet. Det er også det, der står i principprogrammet. Vil det sige, at man, når registreringsafgiften er fjernet på biler, fortsat kan tjene på dem? Det er der perspektiv i.

Formanden:

Så går vi videre i ordførerrækken. Hr. Anders Samuelsen.

Anders Samuelsen (RV):

Forslagsstillerne ønsker med denne forespørgsel at få oplysninger om regeringens arbejde med at udforme modeller til omlægning af registreringsafgiften for motorkøretøjer. Der har jo de sidste mange år været en løbende debat om registreringsafgifter på motorkøretøjer og bilafgifter i det hele taget. Kritikere af det nuværende afgiftssystem har bl.a. fremhævet det forhold, at det er dyrere at anskaffe og holde bil i Danmark i forhold til andre lande, som vi som regel sammenligner os med.

Et andet kritikpunkt har været, at det nuværende afgiftssystem er et problem for trafikikkerheden, fordi det har betydning, at den danske bilpark er betydeligt ældre end i andre lande, og at den dermed ikke har det sikkerhedsudstyr, som i dag findes på markedet. Det har også været nævnt, at afgiftssystemet er meget kompliceret og svært gennemskueligt for den enkelte borger. Endelig har det været fremført,

at afgiftssystemerne ikke i tilstrækkelig grad fremmer salget af miljøvenlige biler i Danmark.

Jeg vil gerne starte med at sige, at jeg som ejer af en bil da også personligt synes, at det kan være dyrt at have bil i Danmark, men det er ikke det samme som at sige, at det nødvendigvis er et problem. I modsætning til f.eks. De Konservative er Det Radikale Venstre af den overbevisning, at et afgiftssystem, der betyder flere biler på de danske veje, ikke nødvendigvis er noget at stræbe efter på grund af den øgede miljøbelastning, som alt andet lige også ville komme, og også belastningen i det hele taget på vevsystemet og med deraf følgende udgifter.

Hensynet til miljøet må alt andet lige veje tungere end hensynet til bilejernes økonomi, så alene af den grund kan vi naturligvis ikke støtte forslaget om nedsættelse af registreringsafgiften med 15 pct., som har været fremme i debatten i de senere dage. Dertil kommer så alle argumenterne om de provener- og fordelingsmæssige konsekvenser, som også vejer tungt.

Men på spørgsmålet om det er for dyrt at have bil i Danmark, så burde skatteministerens regneeksempel, som blev fremlagt i hans første tale i dag, vel egentlig give anledning til eftertanke.

F.eks. viser det jo faktisk, at folk, der køber bil, ikke altid ser på, om det nu også er den mest økonomiske, de køber, og så er det måske ikke så meget afgiftsniveauet, der er problemet, men mere systemets gennemskuelighed for den enkelte bilkøber. Noget kunne tyde på, at der er et behov for i højere grad at informere om økonomien ved at have bil.

På den baggrund vil jeg da også gerne henvise til den arbejdsgruppe, der blev nedsat i marts 1999 med henblik på at undersøge alternative beregninger af registreringsafgiften. Arbejdsgruppen har foruden deltagelse af de berørte ministerier også deltagelse fra bilorganisationerne. Som nævnt skal arbejdsgruppen i sit arbejde tage højde for en række væsentlige forhold med hensyn til statens provener, miljøets sikkerhed, trafikmængden samt erhvervs- og fordelingsmæssige hensyn.

Fra Det Radikale Venstres side forventer vi os meget af det her arbejde. Vi håber, at arbejdsgruppen kan anvise mere enkle afgiftsmodeller – for det kan man jo ikke være imod – der samtidig imødekommer de nævnte hensyn. Vi har især store forventninger til forslag om omlægninger, der kan fremme bilsalget i en mere miljøvenlig retning.