

navn for et dansk system, men det kalder man det åbenbart.

Men jeg vil så spørge, om hr. Ole M. Nielsen er enig i, uanset om vi kan lide systemet eller ej, at det har det store problem indbygget i sig, at det for enhver skatteminister er nøjagtig ligesom med momsens eller enhver anden afgift: Man vil kunne dreje på det, ligesom man vil, og det kan blive totalt ustyrligt for Folketinget. Det er efter vores opfattelse det værste ved dette system.

Hvis der kører tilstrækkelig mange biler på Nørrebrogade, så får den en lille tand til. Hvis man siger, de skal køre der efter kl. 6, så gør de det, og så får den en lille tand til. Nærer hr. Ole M. Nielsen ikke de betænkeligheder?

Jeg ved godt, at debatten ikke drejer sig om det, men når hr. Ole M. Nielsen nævner det to gange, kan jeg altså ikke lade være med at give udtryk for mit partis betænkelighed ved og meget, meget store bekymring for det emne.

(Kort bemærkning).

Ole M. Nielsen (KRF):

Jo, det er klart, at vi faktisk har flere betænkeligheder med hensyn til roadpricing. Det skal selvfølgelig laves rigtigt, men den der betænkelighed er da nærliggende. Men det er altså nu engang sådan, at skatteministeren kun laver det, som han har flertal til i Folketinget, trods alt. Skatteministre har jo ikke sådan en selvstændig magt til at udskrive skatter. Men det er da et problem.

Det er da helt klart, at forudsætningen for os med roadpricingsystemet var, som jeg begyndte med at sige, at hele motorbeskatnings- og bilbeskatningsområdet jo skal være provenuneutralt. Men det er bare sjovt, at vi har nogle forskellige skruer at skrue på. Vi tror faktisk, at det giver os nogle nye muligheder i retning af at fremme den samfundsudvikling, som vi vil. Retningen er nemlig at tilgodese også de tyndt-befolkede egne. Der er virkelig nogle gode muligheder i det, men jeg erkender: Det skal laves rigtigt. Det må vi arbejde sammen om.

Kim Behnke (FRI):

Dagens tema er blevet registreringsafgiften på biler, og det er jo et interessant emne at tage en debat om.

Det kan jo i den forbindelse være nyttigt at gøre sig den ulejlighed at se tilbage på, hvorfor vi overhovedet i sin tid indførte registreringsafgift i Danmark. Det var aldeles ikke af miljø-

grunde, og det var slet ikke af provenumæssige grunde. Næ, grunden til, at vi skulle have en registreringsafgift i Danmark, var af ren og skær importbegrænsende art. Det var simpelt hen, fordi man, eftersom Danmark jo aldrig har produceret noget særligt på bilområdet, af hensyn til betalingsbalancen og i det hele taget ønskede at beskytte Danmark mod, at borgerne i alt for høj grad importerede biler fra det store udland.

Efterhånden som det synspunkt ikke længere helt kunne holde, har man så opfundet det nye synspunkt, som jeg kalder det, nemlig at det er for at beskytte miljøet: Man kan ikke have, at folk bruger bilerne, så man lægger en afgift på bilerne, der er høj, helst rigtig høj, så folk lader være med at bruge bilerne. Men sandheden er jo den, at de bilafgifter, vi har i dag, i mindst lige så høj grad er et spørgsmål om at få nogle penge i statskassen. Sådan er det. Alle andre påstande holder nemlig ikke. Det gør de ikke, når man går ind og evaluerer de enkelte punkter.

Tager vi selve bilens registreringsafgift, så forelå der i forbindelse med indførelsen af den såkaldte grønne ejerafgift til delvis erstatning for den gamle vægtafgift gennemarbejdede forslag fra automobilbranchen, som gik ud på, at man fik et system, der primært tilgodeså miljøvenlige biler. Men konsekvensen af det forslag ville være, at det ikke var provenuneutralt. Næ, for hvis folk handlede miljøbevidst, så ville indtægterne til statskassen falde, og så blev forslaget jo desværre ikke til noget. Så fik vi den grønne ejerafgift, som vi kender i dag, og som vi jo flere gange har ændret, fordi den er usammenhængende og ulogisk.

Problemet for os i Folketinget er jo, at hvis borgerne opførte sig, som vi beder dem om, så ville diskussionen om provenuneutralitet jo blive absurd, vil jeg sige til hr. Jens Peter Verner sen. For hvis borgerne lod være med at købe den benzin, der er så dyr, så tabte staten et provenu, og hvis borgerne lod være med at købe disse dyre udenlandske biler til de dyre danske priser, så tabte man et provenu. Derfor er diskussionen om provenuneutralitet en overordentlig relativ diskussion.

Hvorfor er vi så medforlagsstillere på det forslag til vedtagelse, når ordet provenuneutralitet indgår? Det er, fordi vi lægger vægt på at få gennemført analysen. Vi synes, det er meget nyttigt at få foretaget denne analyse, og vi synes, at vi skal have den, så vi har et bedre