

diskussionsgrundlag her i Folketinget. Om vi kommer til at støtte det, der kommer ud af den analyse, eller ej, afhænger dels af indholdet, men også af, om der i mellemtiden har været folketingsvalg.

Tilbage til selve registreringsafgiften. Da den nuværende skatteminister i 1993 overtog posten, indbragte registreringsafgiften året efter 13 mia. kr. Man skal ikke sammenligne 1993 og 1994, for der skete nogle markante ændringer. I 1998 indbragte den 5 mia. kr. mere. Hvornår er der en provenuneutralitet? Hvornår er det lige, vi måler den? Måler vi den i 1993 eller 1994, ja, så er der altså plads til at sænke med en 5 milliarders penge, men det gør man jo ikke. Hver eneste gang der kommer en krone ind, stiger man et trin op ad stigen og erklærer: Herfra kan der ikke sænkes. Og derfor får vi nogle problemer i Danmark, for vi bliver tvunget til at nedsætte vores bilafgifter.

Det gør vi, fordi presset fra EU bliver stærkere og stærkere. To gange har man måttet ændre nogle ting sådan lidt halvpanisk de sidste par år, fordi der ellers var trusler om EU-sager. Og det forhold, at man fra dansk side fuldstændig ulogisk argumenterer for, at det at leje en bil ikke er en tjenesteydelse, betyder jo altså, at den dag man taber den sag ved EF-Domstolen, kan man altså leje biler billigere i Flensborg og i Kiel, end det koster at købe og afdrage en bil i Danmark, og så har vi et problem, som vi på det tidspunkt skal løse.

Vores forslag er, at der lægges en langsigtet politisk og afgiftsmæssig plan, for der er det problem, at når man opkræver 180 pct. i registreringsafgift, kan man ikke bare sænke den afgift fra dag til dag, for så vil man ødelægge markedet for brugte vogne totalt, og derfor er det eneste fornuftige, at et bredt politisk flertal vedtager en langsigtet aftale.

Så kan ministeren også, hver gang EU truer os, komme med den og sige: Vi har styr på det. Vi er i gang med det. Men hvis holdningen i Folketinget er den, at vi hvert år skal have flere og flere penge ind, så løber vi ind i problemer, og det gør vi, efterhånden som den nye teknologi præsenterer os for nye biler, der kører 70 km på en liter brændstof, som er miljøvenlige hybridbiler. Den dag kommer der nemlig ikke provenuneutralitet. Da falder indtægterne, og det er ikke, fordi folk ikke bruger mere, men det er simpelt hen, fordi bilerne bruger mindre.

Vi støtter det forslag til vedtagelse, vi selv er medforslagsstillere på.

Skatteministeren (Ole Stavad):

Jeg skal nøjes med nogle forhåbentlig uprovokerende bemærkninger. Den første er sådan i lyset af diskussionen om udviklingen, hvem der nu har råd til bil:

Vi har i Skatteministeriet lavet lidt beregninger på, hvordan udviklingen har været i perioden, som ikke mindst det konservative udspil tog udgangspunkt i, fra 1993 til i dag, og hvis vi ser på udviklingen i bilpriserne og sætter 1993 til 100, så svarer den i 1999 til 109.

Hvis vi tager to LO-familier og ser på, hvad udviklingen har været i den disponible løn efter bolig- og daginstitutionssomkostninger, så er udviklingen for f.eks. en enlig LO-person med to børn, der er lejer, således, hvis vi stadig væk sætter 1993 til 100, at så er den på 125 i 1999, og hvis vi alternativt tager et LO-par med ét barn, der er i ejerbolig, og stadig væk med 1993 som 100, så hed den 118 i 1999.

Det vil sige, at i de typiske eksempler, vi kan udregne, er det, som bilerne er steget med i den periode, væsentligt under den udvikling, der har været i den disponible indkomst, som sagt efter boligudgifter og daginstitutionssomkostninger. Og det synes jeg et eller andet sted giver et meget godt billede af, at i hvert fald det billede, som nogle har forsøgt at tegne: at der er har været en vældig skæv udvikling, faktisk ikke er noget, som der kan findes belæg for i den faktiske udvikling.

Det dokumenteres jo et eller andet sted også af, at i 1993 blev der solgt ca. 82.000 personbiler mod 144.000 i 1999. Og at det lige så meget er konjunkturerne som afgifterne, der afgør, hvor mange biler der sælges, fremgår af, at hvis vi sammenligner os i 1998 med f.eks. Sverige, der jo som bekendt ikke har registreringsafgift, så blev der i Danmark i 1998 solgt én ny personbil pr. 32,5 indbyggere, hvor der i det samme år i Sverige blev solgt én personbil pr. 34,9 indbyggere.

Det vil altså sige, at selv om der er afgiftsfrihed for bilerne i Sverige, blev der i det konkrete år – man kan finde helt andre eksempler fra helt andre år, men altså i det konkrete år 1998 – faktisk solgt flere biler i Danmark pr. indbygger, end der blev i Sverige.

Det synes jeg bare skulle nævnes som en illustration af, at nogle af eksemplerne, nogle af billederne, der har været brugt under debatten her, nyder – tror jeg – meget stor gavn af det, vi om lidt beslutter, nemlig at den arbejdsgruppe, der er nedsat i Skatteministeriet, bredt sam-