

Bet. o. lovf. vedr. registreringsafgift af motorkøretøjer m.v.

Begge størrelser vil skulle indgå i de månedlige reguleringer. Det virker ganske uoverskueligt.

Ydermere må Danmarks Statistik, jf. bilag 26, fremhæve de betydelige statistiske usikkerheder i det ønskede delindeks. Usikkerheder, som stiger med detaljeringsgraden, men Danmarks Statistisk konkluderer dog, »...at det vurderes, at indekset over tid giver et retvisende billede af prisudviklingen.«

Altså må det konstateres, at den valgte model indeholder en høj grad af usikkerhed henset til ønsket om, at indekset skal danne grundlag for månedlige reguleringer!

Socialdemokratiet medvirker gerne til en omlægning, som dels skal søge en lavere pris på biler generelt, men som i særdeleshed gør afgiftssystemet langt mere logisk og gennemskueligt – og hvor der bliver lagt vægt på bilens fysiske egenskaber. Her bør ikke mindst miljøfaktoren prioriteres højt.

I den forbindelse noterer Socialdemokratiet sig en positiv holdning fra DF og KF, mens ministeren i sine svar klart afviser, at regeringen har tanker om en sådan omlægning.

Det kan derfor undre, at også Venstre stemte for vedtagelse af V 80 af 27. april 2000, hvor den daværende regering netop blev pålagt at udarbejde alternative afgiftsmodeller, som bl.a. skulle vægte miljøhensynet højt.

Kommentarer fra branchen belyser endvidere til fulde, at forslaget er yderst uhensigtsmæssigt for såvel forhandlere som købere, og at det i det hele taget er en lappeløsning, som store dele af branchen helst havde været foruden, og hvor man – i tråd med Socialdemokratiets tilsagn – efterlyser en *reel* reform på området.

Set i lyset af de fremførte argumenter fra branchen, sammenholdt med regeringens udtrykkelige modvilje til at arbejde for en reel reform og ikke mindst med baggrund i det meget tvivlsomme

statistiske beregningsgrundlag kan Socialdemokratiet ikke støtte lovforslaget.

Et *tredje mindretal* i udvalget (SF, RV, EL og KRF) indstiller lovforslaget til *forkastelse* ved 3. behandling.

Enhedslistens medlem af udvalget bemærker, at Enhedslisten går ind for en politik, der både miljømæssigt og socialt er bæredygtig. Det betyder, at man skal føre en politik, som gavner transport, hvor skadevirkningerne på miljøet er så små som muligt, og begrænser den transport, som skader miljøet. Priserne skal holdes nede på den transport, som de dårligst stillede danskere benytter mest.

Regeringens politik går ud på det modsatte. Regeringens politik har således ført til, at priserne på den kollektive trafik stiger med op mod 20 pct. på to år, og regeringens investeringspolitik fokuserer ensidigt på motorveje, mens den kollektive trafik og jernbanerne stort set intet får. Regeringen har også opgivet at gennemføre en ændring af registreringsafgiften, som giver lettelser til de biler, som forurener mindst, og afgiftsforhøjelser til de biler, som forurener mest.

Betingelsen for, at Enhedslisten vil indgå i forhandlinger om ændringer af registreringsafgiften, er, at en sådan ændring indgår i en sammenhængende politik på transportområdet. Det er der ikke tale om her, så derfor vil Enhedslisten stemme imod lovforslaget.

Tjóðveldisflokkurinn, Inuit Ataqatigiit og Simmut var på tidspunktet for betænkningens afgivelse ikke repræsenteret med medlemmer i udvalget og havde dermed ikke adgang til at komme med indstillinger eller politiske udtalelser i betænkningen.

En oversigt over Folketingets sammensætning er optrykt i betænkningen. Der gøres opmærksom på, at et flertal eller et mindretal i udvalget ikke altid vil afspejle et flertal/mindretal ved afstemning i Folketingssalen.