

[Camre.]

afgiften omlægges, således at der kommer det samme provenu ind, men at det fordeles på en anden måde over køretøjernes levetid, således at der derved er et stærkt incitament til at vedligeholde køretøjerne bedre og holde dem gående noget længere. Dette må, skal det vel tilføjes, kombineres med en løbende offentlig kontrol med, at køretøjernes tekniske standard er i orden.

**Finansministeren (Grünbaum):** I det, der er blevet kaldt for Mansholts manifest, altså vicepræsident Siccó Mansholts brev af 19. februar i år til EF-kommissionens daværende præsident, tager Mansholt bl. a. til orde for, at det må være det udvidede europæiske fællesskabs pligt at tage løsningen af fremtidens store problemer op, og blandt disse nævner han udnyttelsen af naturressourcerne.

Han peger på, at der må en økonomisk nytænkning til, så man ikke først og fremmest stræber mod det størst mulige bruttonationalprodukt, men det, han kalder for bruttonationalnyttén.

Nu skal jeg ikke gå i detaljer med Mansholts tanker, men en af dem er, at man kunne få en bedre, en mere økonomisk udnyttelse af råstofferne ved at forlænge varernes holdbarhed, og han peger på, at et middel hertil kunne være at tilrettelægge afgiftspolitikken således, at forbrugerne tilskyndes til at beholde tingene længere. Som et eksempel herpå nævner Mansholt, at man kunne ændre den løbende beskatning for bilerne, så skatten er højest på en ny bil og aftrappes årlig for helt at bortfalde, når bilen bliver 10 år.

Nu er det imidlertid sådan her i landet, at vi i forvejen har en bilpark, hvor en meget stor del, nemlig ca. 30 pct. af de almindelige personbiler, er mere end de 10 år gamle, som Mansholt nævner. En årsag til, at vi har så mange gamle biler kørende, er jo uden tvivl vores afgifter og vores afgiftssystem. For så vidt kan man sige, at vi på forhånd har indrettet os sådan eller i hvert fald i den retning, som Mansholt ønsker det i sit manifest. Det er nemlig vores ret høje registreringsafgift, som har bevirket, at der faktisk længere holdes liv i bilerne her end i mange andre lande, et forhold, der til tider har været kritiseret ret stærkt ud fra et trafikikkerheds-

mæssigt synspunkt, som man vel ikke helt kan se bort fra. Hr. Camre siger da også selv i sin begrundelse for spørgsmålet og gentog det for et øjeblik siden; at den eventuelle skatteomlægning må kombineres med regelmæssige syn af bilerne, så man har sikkerhed for, at det ikke bliver nogle gamle vrage, der kører rundt på landevejene.

I øvrigt er jeg ikke sikker på, at netop bilerne er noget godt eksempel på, hvor den omtalte afgiftsændring bør sætte ind, altså hvor man skal bruge afgifterne til bekæmpelse af de miljøskader, som Mansholt taler om. De gamle biler kan jo da i hvert fald omdannes til skrot, der kan indgå i nyproduktionen af jern og derved igen anvendes som råstof eller halvfabrikata i produktionen; jeg nævner dette som modsætning til plastvarerne, hvor der jo er betydelig større problemer.

Alligevel finder jeg, at der er så meget rigtigt generelt set i Siccó Mansholts tanker, at det må være rigtigt, at man ved løsningen af de meget store problemer omkring den mest hensigtsmæssige udnyttelse af naturens ressourcer også tager skatte- og afgiftspolitikken i brug som et af de midler, der kan bidrage til, at vi finder en løsning på disse problemer.

Dog kan jeg ikke her i dag sige, at jeg har konkrete planer om en omlægning af den danske motorbeskatning, men jeg kan alligevel svare hr. Camre positivt derhen, at det spørgsmål, han her har rejst, mener jeg må have sin naturlige plads i overvejelserne, også når det drejer sig om den fremtidige udformning af vores motorbeskatning.

**Camre:** Jeg takker finansministeren for svaret, og jeg forstår naturligvis udmærket, at det ikke er muligt her på stående fod at komme med konkrete løfter. Jeg kan også sige, at jeg er helt enig i, at der er en lang række forskellige problemer forbundet med denne omlægning, og jeg vil gerne have lov til lige at kommentere et par af de ting, som finansministeren var inde på.

Når finansministeren siger, at bilernes blik i modsætning til plast repræsenterer en skrotværdi og kan genanvendes, så synes jeg, det i denne forbindelse er væsentligt at pege på, at selv om man altså kan anvende dette metal igen, er produktionsomkostningerne overordentlig høje, og det skyldes jo