

[Handelsministeren.]

indtægtstab kan ikke umiddelbart gøres op, men må antages at kunne beløbe sig til flere hundrede millioner kroner årlig.

Det påstås, at udgifterne til reparation og vedligeholdelse samt materielle skader ved bilulykker vil blive reduceret. Det er hermed ikke taget i betragtning, at ejerne af de store biler kunne vælge at køre dem helt ned, inden de skiller sig af med dem, fordi det vil give prestige at eje disse „forbudte“ biler. Herved vil udgifterne til reparationer og vedligeholdelse snarere stige, og bilparken, der allerede nu efter sagkyndiges mening indeholder for mange gamle biler, vil blive yderligere forringet til skade for trafiksikkerheden.

Lad mig i øvrigt mere konkret sige, at en lovgivning efter forslaget vil give anledning til en række administrative problemer, idet en ordning som den foreslåede forudsætter kontrol også med udskiftning af motorer, og eventuelt tillige med ændringer af motorer, for at hindre omgælder, derved at motorer i vogne med benzinformbrug under det fastsatte størsteforbrug efter import her til landet udskiftes med større motorer eller ændres til en større motoreffekt og dermed et større benzinformbrug.

I en årrække har importen af biler til Danmark været fri, og det forekommer mig ikke rimeligt at bryde denne praksis for at opnå nogle ret tvivlsomme besparelser. Et særligt importforbud med store biler vil stride mod indgåede internationale aftaler, f. eks. i GATT, hvor man jo netop prøver at undgå sådanne handelshindringer, og vil virke diskriminerende over for lande, der fortrinsvis producerer større biler; det gælder bl. a. nogle af vore vigtigste samhandelspartnere.

Lad mig resumere: en lovgivning efter forslaget vil ikke give de påståede besparelser. Den ville stride mod indgåede internationale aftaler. Den ville give betydelige administrative problemer.

Jeg kan af de nævnte grunde ikke anbefale forslaget til vedtagelse.

**K. J. Mortensen (S):**

Da mit partis ordfører på grund af møde i Nordisk Råd ikke er i stand til at være til stede, skal jeg ganske kort sige, at jeg finder, at det af hr. Sigsgaard og hr. Steen Folke udarbejdede beslutningsforslag ikke er særlig

godt formuleret eller godt udtænkt. Jeg mener, at det er en gang sammensætning, som man nok kunne have sparet os for at beskæftige os med og bruge tid på.

Forslaget er jo nemlig også i bemærkningerne, som ministeren har været inde på, behæftet med en del forkerte oplysninger. Ydermere tror jeg nok, vi må erkende, at skulle vi til at køre dette løb med en begrænsning af importen af større biler, så måtte vi til igen at have oprettet et varedirektorat, hvor der skulle ske tildeling af disse store biler, fordi vi ved, at til f. eks. taxakørsel og til enkelte handicappede skal der af forskellige årsager nødvendigvis importeres store biler. Jeg tror også, det ville blive så dyrt at oprette et varedirektorat — det hørte vi i hvert fald, da vi havde det — at det ville sluge de besparelser, der ville blive på anden måde.

Jeg kan godt erkende, at der ville ske en begrænsning i forbruget af brændstof, og det ville jo være væsentligt, hvis vi fandt frem til det. Men det tror jeg man kan klare på anden måde, jeg tror simpelt hen, at de afgifter og de priser, der er på benzin i øjeblikket, virker dæmpende på forbruget.

I bemærkningerne til forslaget står det bl. a. anført, at dette forslag er motiveret med, at kravene til trafikapparatets kapacitet vil blive formindsket, hvis vi får mindre biler. Jeg synes nu, at når man kører på landevejen, fylder de små biler gennemgående mindst lige så meget som de store biler; der er vist ikke stor forskel dér. Jeg tror ikke, vi kan begynde at nedlægge vejbaner eller spare udvidelser af vejbanerne; jeg er bange for, at der ville komme mange, mange flere små biler, som ville fylde op i stedet for.

En anden ting er, at som punkt 6 opfører man, at de materielle skader ved bilulykker, som i dag beløber sig til ca. 1 milliard kroner om året, ville blive begrænset betydeligt. Dér skal man da vist tænke på, at den personskade, der sker ved sammenstød med de små biler, måske ville blive væsentlig dyrere. Erfaringen er, at de større og kraftige biler normalt er mere trafiksikre end de helt små biler, skaderne er gerne væsentlig større ved uheld med små biler, derfor tror jeg heller ikke, dette rigtig holder. Ydermere må vi sige, at den materielle skade på en lille bil ofte er lige så stor som på den store, fordi den lille bil jo krøller sammen