

[Glensgård]

Det er ganske klart, at det er noget, man nøje må vurdere, og derfor tror jeg heller ikke, at det er særlig genialt. Jeg mener selvfølgelig ligesom hr. Ole Olsen ikke, at man bør afgiftbelægge sikkerhedsudstyr. Det bør tværtimod fritages. Men det ligger der jo et andet lovforslag om i skatte- og afgiftsudvalget, som jo kan vedtages, hvis der måtte vise sig et flertal for at se på sikkerhed.

Til sidst er der beslutningsforslag nr. B 78 om at omlægge vægtafgiften af motorkøretøjer. Vi er meget enige i, at vægtafgiften af motorkøretøjer bør omlægges, men ikke på den måde, hr. Ole Olsen har skitseret her.

Nu siger hr. Ole Olsen i punkt 3 i beslutningsforslaget om vægtafgift af motorkøretøjer, at når det gælder varevogne og lastbiler over 3 t, gradueres afgiftssatsen efter motorkøretøjets vægt. Mon ikke hr. Ole Olsen har begået en lille fejl her, for man kan da ikke forestille sig, at et køretøj, fordi det kører med aluminiumskarrosseri og dermed får mulighed for at tage dobbelt så meget gods med, skal være billigere i afgift? Det må nok, hvis man skal gå ind for det system, være totalvægten, det drejer sig om, hvis hr. Ole Olsen for øvrigt mener, at vejslid kan defineres, som der tilsyneladende er lagt op til her i beslutningsforslaget.

Vi mener i øvrigt, at vægtafgiften bør bortfalde til fordel for en brændstofafgift, og hvis det måtte kunne finde flertal i folketingets skatte- og afgiftsudvalg, så har hr. Ole Olsens beslutningsforslag nr. B 78 gjort gavn. I modsat fald tror jeg, at det skader mere, end det gavner. Men vi glæder os til et udvalgsarbejde, hvor vi kan gøre disse forslag til noget godt, og hvor vi forhåbentlig kan få hr. Ole Olsen til ikke at stå fast på sine oprindelige ideer, men være fleksibel over for et ændret afgiftssystem.

#### Anders Andersen (V):

Jeg er stort set enig i de bemærkninger, som skatte- og afgiftsministeren kom med, og det var jo absolut ikke en positiv tilslutning til disse forslag, men måske nok til nogle af de tanker, der ligger bagved.

Vi bør nok en gang imellem, når vi taler om ressourcer og genbrug her i landet, beskæftige os lidt med, om disse ressourcebesparelser og disse genbrugsbestræbelser også har det rigtige økonomiske sigte, om de har

det sigte, at de ressourcer, vi har her i landet, bliver investeret på den rigtige måde. Det er vel for øvrigt nogle af de ting, som man i det politisk-økonomiske udvalg sidder og arbejder med i forbindelse med de store investeringsplaner. Men lige så vel som det gælder for de store investeringsplaner, gælder det på de andre områder: vi har begrænsede muligheder for ressourceforbrug her i landet, og derfor må vi vurdere disse ting.

Jeg er helt uenig i, at man skulle opkræve 4 mia kr. og putte dem hen i en kasse, som man kunne bruge, jeg ved ikke til hvad; der er dårlig nok opstillet konkrete kriterier for det. Jeg ved godt – for at jeg nu ikke skal blive imødegået – at de 4 mia kr. skal reduceres med det provenutab, der i øvrigt er, men uanset om det er 2 mia kr. eller 3 mia kr., der bliver tilbage, så er det store beløb, man opererer med.

Vi er også fra venstres side uenige i, at man gennemfører en råolieafgift; det har vi jo før givet udtryk for. Vi mener ikke, at vi har behov for at gennemføre afgifter, der i stor udstrækning belaster erhvervslivets konkurrencemuligheder. I denne forbindelse kunne man også drage ind i debatten, hvordan det ville påvirke beskæftigelsen, hvis disse ting fik en negativ virkning på erhvervslivets produktionsgrundlag. Det er ting, som vi selvfølgelig også i høj grad må være opmærksomme på.

Med hensyn til spørgsmålet om motorkraft og spørgsmålet om, hvorvidt man skal bevare de nuværende afgiftssystemer, så indeholder forslaget i virkeligheden forbud mod brug af visse større biler. Når vi kommer op på en afgift på over ½ mill. kr., hvis man vil købe en bil, der har en lidt større motoreffekt, så tror jeg, at man kan sige, at der er et reelt forbud imod, at man bruger sådanne biler. Men her mangler der også en samfundsøkonomisk vurdering. Hvis man tænker sig, at disse forslag blev gennemført, så ville det først animere folk til at købe biler med lille motorkraft, og bagefter ville denne omlægning af vægtafgiften animere til at beholde bilerne – jeg havde nær sagt: til de var rustet op alle sammen. Jeg ved ikke, hvordan en sådan tankegang ville virke på trafikikkerheden, men det har man taget højde for, for forslaget om periodiske syn skulle nok forhindre, at bilerne blev så gamle, at de kom