

[Ministeren for skatter og afgifter]

hensyn til konkurrenceevnen og dermed beskæftigelsen.

Ud fra et energipolitisk synspunkt er endvidere den kollektive trafik fritaget for disse afgifter.

Personbefordring med hyrevogne, der ikke er momspligtig virksomhed, fritages ikke for afgifterne. Hyrevognskørsel er i så henseende ligestillet med individuel personbefordring, da denne kørsel, uanset om det er i forbindelse med erhvervsudøvelse eller privat, heller ikke er fritaget for afgifterne.

Til *handelsministeren* (19/7 79) af:

Voigt (FP):

»Vil ministeren atter en gang overveje at tage en drøftelse med justitsministeren om den vægtgrænse for knallerter, som træder i kraft 1. oktober 1979, med det sigte at få bestemmelsen udskudt på baggrund af den opståede energikrise og den dokumentation, som jeg i begrundelsen for nærværende spørgsmål fremlægger?«

(Spm. nr. 1205).

Begrundelse.

På spørgsmål nr. 1175 har ministeren svaret, at det ikke nærmere er dokumenteret, at knallerter over 60 kg kører længere på en liter benzin end de mindre typer. Ministeren føler sig endog overbevist om, at en sådan vurdering ikke holder stik. Ministeren føjer endvidere til i sit svar, at når der er tale om køretøjer, der er indrettet med henblik på forholdsvis lave hastigheder – under 30 km/t – vil et tungere køretøj, uanset antallet af gear, typisk ved samme hastighed bruge mere brændstof end et lettere. Ministeren slutter så med at meddele, at han ikke på det foreliggende grundlag finder anledning til at foretage videre.

Jeg vil gerne beklage, at jeg ikke i begrundelsen for spørgsmål nr. 1175 satte tal på de forskellige typer af knallerter forbrug. Jeg gik ud fra, at disse tal var ministerens embedsmænd bekendt, og at man i den nuværende brændstofsituation nøje har undersøgt alle eksisterende muligheder for at begrænse forbruget og ikke blot slået ned hist og pist som f. eks. den forkerte hastighedsnedsættelse, der set ud fra enhver synsvinkel ingen benzin vil spare. Nedenfor vil ministeren

kunne se den dokumentation, han efterlyser i sit svar på spørgsmål nr. 1175, hvorefter jeg naturligvis vil tillade mig at betragte det som en selvfølge, at ministeren så går i aktion, nu hvor der foreligger et andet grundlag, et grundlag, der vil medføre, at ministeren ikke som i svaret på spørgsmål nr. 1175 vil fremkomme med direkte forkerte og usande påstande.

Det er menneskeligt at fejle, men det er helt uacceptabelt at blive ved, når man bliver gjort bekendt med de rigtige forhold. En sådan indstilling tror jeg heller ikke et sekund på at ministeren vil indtage.

Knallerter over 60 kg:

	km pr. l
Everton TT	48
Garelli GT	54
Honda Dax	58
Kreidler Grand Prix	52
SCO Sprint GS.	49
Yamaha FS. 1.K.	46

Knallerter under 60 kg:

	km pr. l
Garelli Katia	44
Monark City	41
Motobecane Smut X.1.L.	41
Puch Maxi 1.	41
Vespa Ciao	43
Vespa Bravo	44

Som ministeren vil kunne se, er gennemsnittet for de seks typiske knallerter over 60 kg på 50,1 km pr. l, mens de seks typiske knallerter under 60 kg er nede på 42,3 km pr. l i gennemsnit. Ministeren vil også kunne se, at en af de store knallerter over 60 kg kører helt op til 58 km pr. l, hvor nogle af de mindre under 60 kg ligger helt nede på 41 km pr. l – altså en difference på ikke mindre end 17 km pr. l.

Årsagen til, at de store knallerter over 60 kg med op til fire gear kører længere på en liter benzin, er den såre enkle, at rent teknisk foregår der det i en motor, at jo højere gear den kører i, jo færre omdrejninger skal den præstere. Dette er lig med mindre forbrug af benzin samt mindre slid og støj.

Når dette så sammenholdes med, at en knallert over 60 kg er betydelig bedre i sin opbygning både med hensyn til stel, bremsler, lygter, køreegenskaber og sikkerhedsmæssigt end de små damecykellignende, spinkle knal-