

[Ivar Hansen]

det tilsigter en så høj bilbeskatning, og nu er den afgiftsskrue knækket.

Hvis vi endelig skal se på den finanspolitiske side af sagen, er jeg ikke i tvivl om, at en nedsættelse af automobilbeskatningen ville betyde, at provenuet steg.

Så vil jeg gøre den tilføjelse, at jeg synes, det er bedrøveligt at høre, at det eneste argument, ministeren har, er en formodning om og en mistænkeliggørelse i retning af, at en nedsættelse af registreringsafgiften blot vil betyde højere avancer.

Jeg vil opfordre regeringen til at opgive det alt for store snæversyn, regeringen giver udtryk for i denne sag, og forsøge at betragte disse problemer i en lidt større sammenhæng, end ministeren hidtil har gjort.

Halvgaard (FP):

Den 20. maj behandlede folketinget et beslutningsforslag om ændring af registreringsafgiften af motorkøretøjer stillet af socialistisk folkeparti.

I dag skal folketiget behandle et forslag fra de konservative og venstre om nedsættelse af bilbeskatningen, et forslag, der jo stort set drejer sig om den samme sag, og som derfor er blevet debatteret indgående tidligere.

Af den grund skal jeg ikke forlænge debatten, men blot henvise til vor ordførers indlæg i debatten vedrørende beslutningsforslag nr. B 107.

Forslaget indebærer fordele og ulemper, ligesom det indeholder nogle provenumæssige konsekvenser, som vi ønsker belyst under udvalgsarbejdet.

Kalnæs (SF):

SF kan ikke gå med til at nedsætte det samlede afgiftsniveau for bilbeskatningen. Vi vil derimod gerne være med til en omlægning. Vi synes ikke, det er den mest hensigtsmæssige måde, man har lavet bilbeskatningen på, og har derfor også selv fremsat et forslag til folketingsbeslutning om, at man i højere grad tog hensyn til bilernes energiøkonomi og nedsatte afgiftsniveauet for de biler, som havde et lavt benzinförbrug.

Vi vil altså gerne være med til en omlægning, men ikke til en generel nedsættelse.

Hvis der er modstand mod en omlægning, som skulle fastlægge afgifterne i forhold til energiforbruget, vil vi også gerne være med

til en omlægning, som sigter på at billiggøre de billigste biler. Men det må efter vores opfattelse så også medføre en forhøjelse af afgiften for de dyrere biler.

Der bliver i forslagens bemærkninger talt om, at nogle mennesker har brug for biler, enten fordi de ikke kan undvære dem direkte i deres daglige arbejde eller som middel til at komme til og fra arbejde, og at de er kommet i klemme ved, at biler er blevet så dyre. Hvis det er det problem, man vil løse, synes jeg man fra forslagsstillernes side skulle gå ind på den problematik, jeg nævner her, for det vil hjælpe de folk, der har brug for en bil på den måde.

En anden ting, der bliver nævnt som argument for at sænke bilbeskatningen, er, at det skulle skaffe flere arbejdspladser. Jeg mener nu, at der er mange andre ting, som ville hjælpe væsentligt mere i retning af at fremskaffe arbejdspladser end det at gøre det billigere at købe nye biler, som jo skal importeres fuldstændig fra udlandet. Vi vil f. eks. gerne gå med til periodiske syn og har selv stillet forslag om det i sidste folketingssamling, og vi vil gerne gå med til en aftrapning af vægtafgiften for ældre biler, således at det i højere grad kan betale sig at holde bilerne i stand; dermed vil folk, der ikke har så godt råd, få bedre mulighed for at beholde den bil, de har brug for.

Vi har selv rejst det spørgsmål under samråd i skatte- og afgiftsudvalget, om man kunne fjerne afgifterne ved genopbygning af biler, og det var med stor glæde, at vi hørte, der var ved at ske noget på det område, nemlig at man vil lette afgiftsberegningen, når man genopbygger biler, ved at undtage lakeringen fra beregningen. Vi synes, det er væsentligt, at man gør det, for det giver mere arbejde, og det forhindrer også, at vi skal importere nye biler.

Så bliver der i forbindelse med forslaget nævnt, at der er lavet en undersøgelse, som viser, at det faktisk er billigere for samfundet, at der anvendes transport med private biler, end det er at bruge kollektiv trafik. Dertil vil jeg gerne sige, at der jo også foreligger en anden undersøgelse, som ikke er nævnt her, nemlig Nordkolt-undersøgelsen, som viser, at der var virkelig store beløb af spare, hvis man indrettede samfundet i højere grad på kollektiv trafik end som i dag på den private biltrafik. Så hvis man skal under-