

[Bollmann]

vejet tungest, men det betyder måske ikke så meget i dag.

Der skal ikke herske tvivl om, at forslaget får CDs støtte også i dag, men det vigtigste er vel egentlig, at venstre og de konservative holder fast, den dag vi får en borgerlig regering.

Arne Bjerregaard (KrF):

Bilen kan jo opfattes på 2 måder: som en luksusgenstand eller som et nødvendigt befordringsmiddel. Jeg må erkende, at den i alt fald i visse områder i dag er et ganske nødvendigt befordringsmiddel. Det betyder, at den nødvendige mobilitet på arbejdsmarkedet nedsættes, hvis den almindelige borger ikke har mulighed for at anskaffe sig en bil, og det kan være uheldigt. Jeg mener, det er på den led, man skulle diskutere spørgsmålet om forhøjelse eller nedsættelse af registreringsafgiften og andre afgifter på bilen. Hvis man skal godtage argumentationen om, at det skulle hjælpe på betalingsbalancen, hvorfor så ikke sætte afgiften helt ned til nul? Måske kunne vi løse vores betalingsbalanceproblemer, hvis vi helt afskaffede disse afgifter, og det var da sådan set en behagelig måde at få løst vores betalingsbalanceproblemer på.

Så fremfører man det lille spørgsmål afgiften på sikkerhedsudstyr. Jeg synes også, man skulle overveje at afskaffe den. Så vidt jeg husker, var det en hr. Anders Andersen, der i sin tid var meget modvillig over for at få afskaffet afgiften på sikkerhedsudstyr, men jeg forstår, at man har en anden opfattelse i dag i dette parti. Hvis min erindring er forkert, vil jeg gerne have oplysning om, at det ikke var dér, modviljen lå.

Vi er ikke direkte positive over for uden videre at nedsætte registreringsafgiften og benzinafgiften, men vi vil gerne være med til at diskutere en afgiftsomlægning, således at driftsøkonomiske og energiøkonomiske biler får en præmiering; det må ud fra en nationaløkonomisk betragtning være rimeligt at tage det fra den led.

Derudover mener jeg, at vi også kan diskutere, om det er heldigt, at vi i dette samfund i visse år har en mægtig høj bilimport og andre år har en særdeles lav bilimport. Derfor vil vi gerne være med til at diskutere, om man kunne lave afgiftsordningerne så-

dan, at man fik en mere kontinuerlig import af biler til landet. Det vil både for importørerne, forhandlerne og dem, der skal købe, være en rimelig måde at arbejde med en afgift på. Jeg ved nok, at det betyder en hel masse administrative vanskeligheder, men vi burde bruge vores afgiftssystemer lidt mere fleksibelt, sådan at det ikke bare var af fiskale hensyn, vi havde afgiften, men også for at regulere importen af visse varer, så vi fik en kontinuerlig import af visse varer. Kan vi diskutere det på den led, er kristeligt folkeparti åbent for en omlægning af bilbeskatningen i det hele taget.

Mølgaard (DR):

Jeg vil gerne indlede med at sige, at vi i retsforbundets folketingsgruppe nærer en del sympati for dette forslag fra venstres og de konservatives side. Vi nærer til gengæld også en god portion respekt over for regeringen, når den mander sig op til at sige, at bare fordi et par interesseorganisationer rotter sig sammen og kommer og kræver deres ret – eller rat – skal man ikke fra regeringens side uden videre ligge under for det. Men ganske interessant er det da, at FDM og Dansk Metalarbejderforbund har fundet ud af at rette en sådan henvendelse til regering og folketing som den, der er udgangspunktet for dette VK-forslag. Bilen er fornøden og en god brugsgenstand for mange mennesker i vort samfund.

Men de ord, som ministeren gav om statsfinansielle konsekvenser, har vi naturligvis skrevet os bag øret eller et andet sted, hvor det ikke forsvinder for let. Vi vil gerne vurdere dem nøjere, have analyseret, hvor megen realitet der ligger i dette, men opfordringen til virkelig at foretage et samfundsøkonomisk og ikke et kun statsfinansielt regnestykke synes vi er velplaceret over for regeringen. Vi synes, at det er påkrævet med en cost-benefit analyse, der ikke alene tager hensyn til vejomkostninger, vejanlægsomkostninger og vejvedligeholdelsesomkostninger, snerydningsomkostninger, og hvad man kan tænke sig af den art, men selvfølgelig også til de med biltrafikken følgende hospitalsomkostninger m.v. på den ene side, og så må man prøve at veje det op over for, hvad det egentlig er for en økonomi, der står på den anden side.