

[Mølgaard]

Vi har stor sympati for en omlægning fra registreringsafgifter til benzinafgifter i det omfang, man for at dække samfundsomkostningerne ved biltrafikken ind trods alt på en eller anden måde må beskatte bilkørslen, al den stund de biler, der står parkeret, vel næppe forretter så mange ulykker som dem, der kører, og al den stund energipolitiske overvejelser peger i samme retning.

Med hensyn til netop ulykkerne vil jeg også slutte mig til dem, der har kritiseret regeringen for at løbe lidt fra tidligere klart udstedte løfter om, at afgiftsfrigtagelse skulle finde sted over for sikkerhedsudstyr, der virkelig forebyggede ulykker.

Niels Anker Kofoed (V):

Jeg kan forstå på de forskellige partiers ordførere, at de er vældig velvilligt indstillet over for biler. Derfor er det også lidt skuffende, at skatteministeren, der jo gav udtryk for nogle vældig konservative synspunkter – det er måske regeringens almindelige image, men jeg synes, det var lidt synd, når vi har sådan en ung og frisk skatteminister – virkelig skal være repræsentant for så konservative og reaktionære betragtninger.

Bl.a. sagde skatteministeren, at det ikke var registreringsafgifter, der havde gjort noget til, at bilsalget var faldet. Her tror jeg, skatteministeren skal tænke sig lidt mere om, fordi det, der er galt med vores registreringsafgiftssystem, er, at det påvirker bilsalget i en uheldig retning, fordi det er under indflydelse af, hvilke kurser de forskellige valutaer står i, og derfor kommer registreringsafgifter faktisk til at præmiere nogle bilfirmaer, nogle billande, hvilket medfører, at deres biler bliver f.eks. uforholdsmæssigt billige i forhold til kvaliteten. Tag f.eks. de britiske biler, der er blevet uforholdsmæssigt dyre i forhold til kvaliteten. Lad os tage de ret populære Mascot biler, som nu skal koste over 50.000 kr., fordi pundet er blevet så stærkt; de er ikke af en kvalitet, der kan bære en pris på 50.000 kr.

Det kan vel ikke være regeringens opfattelse at ønske et system, som præmierer forkerte salgstræninger, og derfor synes jeg, at regeringen skulle prøve at tage lidt objektivt på tingene og sige: hvad er der af fejl ved registreringsafgiftssystemet, som kunstigt forvrider markedet?

Det kan heller ikke være hensigtsmæssigt, at vi fører en bilpolitik her i landet, der gør, at vi slider bilerne urimeligt ned, og derfor synes jeg, at ønsket om en samfundsmæssig, samfundsøkonomisk vurdering var på sin plads. Vi taler om, at kollektiv trafik er så populær, men Gud ved, hvad kollektiv trafik koster. Hvad koster det ikke, hver gang vi sætter os ind i DSB? Ja, jeg ved det ikke, men sætter vi os ind i DSB, får vi 50 øre i tilskud pr. km for at køre med. Når vi kører i vores egen bil, betaler vi 1,50 kr.–2 kr. i afgifter pr. km. Det er nok også et forhold, der skal tages i betragtning: hvad det egentlig koster, og derfor synes jeg, at regeringen skulle være mere velvillig over for en virkelig vurdering af disse ting.

Det kan vel ikke være samfundsøkonomisk rigtigt, at vi nærmer os det punkt, hvor vi importerer for flere penge reservedele end nye biler. Hvis jeg skal se det ud fra en erhvervsmæssig betragtning, vil jeg i hvert fald ikke tro, at det kan være en fordel at slide sit maskineri så langt ned, at reparationsomkostningerne er så dyre, at de opvejer køb af nyt maskineri. Derfor er jeg godt tilfreds med, at de to partier har fremsat dette forslag, og håber på, at skatteministeren vil lade sit unge sind påvirke regeringens holdning lidt mere.

Gammelgaard (KF):

På forsagsstillernes vegne vil jeg takke de partiers ordførere, som har givet tilslutning til vort beslutningsforslag.

Hvis man går partierne igennem, må man konstatere, at der tilsiges principiel støtte fra venstre, konservative, fremskridtspartiet, CD, kristeligt folkeparti og på sin vis også fra retsforbundet. Det er jo et ret så stort antal partier dækkende et betydeligt antal mandater her i tinget, og det kan ikke undgå, vil jeg mene, at øve indflydelse på skatteministerens holdning.

Man har indtryk af, at skatteministerens i dag totalt afvisende holdning over for enhver form for lettelser i den rekordhøje bil- og benzinbeskatning i højere grad skyldes en socialdemokratisk regerings principielle modvilje mod ændringer i en traditionel afgiftspolitik end fornuftsbetonede økonomiske overvejelser. Ellers er der ingen rimelig forklaring på, at man uden videre accepterer et