

[Gammelgaard]

flerdobbelt virkning. Når importprisen på en udenlandsk bil stiger, bliver salgsprisen i Danmark således flere gange højere, end den udenlandske prisstigning tilsiger. Der er altså i realiteten tale om en punktafgift, der løbende forhøjes.

Som det allerede er nævnt, vil folketinget i løbet af kort tid komme til at behandle et forslag fra venstre og det konservative folkeparti, hvori vi opfordrer regeringen til snarest at fremsætte forslag til lov om ændring af lov om registreringsafgiften af motorkøretøjer m.v. med det sigte at gennemføre en gradvis reduktion af afgiftsbeløbene for personbiler efter de retningslinjer og ud fra de synspunkter, der er anført i den redegørelse, som ministeren for skatter og afgifter har modtaget fra motorbranchens organisationer og Dansk Metalarbejderforbund i en skrivelse i slutningen af januar måned 1981.

Vi opfordrer i øvrigt også i dette forslag ministeren for skatter og afgifter til at forhøje de gældende fradrag i registreringsafgift for sikkerhedsudstyr til biler, således at udstyret principielt fritages for afgift, som det er vedtaget af folketinget i 1973.

Når jeg har sagt dette, vil man forstå, at det konservative folkeparti ikke kan tilslutte sig det af SF fremsatte forslag til folketingsbeslutning om ændring af registreringsafgiften af motorkøretøjer m.v. Men jeg vil godt spørge ministeren, eftersom SF også er inde på den problemstilling, hvorledes han stiller sig til dette med sikkerhedsudstyr på biler. Kunne vi i dag fra ministeren få et løfte om, at han vil efterleve det, som man i 1973 vedtog her i folketinget på dette område, så ville det dog være noget.

I øvrigt står der i SFs fremsættelse, at man ønsker et periodisk syn af biler. Her må jeg sige, at vi fra konservativ side er stærkt betænkelige på grund af de store samfundsøkonomiske omkostninger, dette vil medføre. Vi kan ikke tilslutte os tankegangen i forslaget fra socialistisk folkeparti, også af den grund, at det i virkeligheden lægger op til, at man skal have nogle gamle biler kørende rundt, der i hvert fald ikke er benzinøkonomiske i forhold til de nye biler, der i dag kan importeres fra udlandet. Ud fra alle betragtninger finder vi det rigtigere at gennemføre det forslag, som motorbranchen og Dansk Metalarbejderforbund er gået ind for.

Askjær Jørgensen (FP):

Der er fire punkter her, som ikke er ordentligt uddybet i bemærkningerne, og derfor kan man ikke rigtig vide, hvad de går ud på.

Punkt 4 taler om, at man skal nedsætte registreringsafgiften på busser. I den anledning vil jeg gerne spørge ministeren for skatter og afgifter, om f. eks. HT-busser i det hele taget betaler registreringsafgift. Hvis ikke de gør det, så er det vel svært at nedsætte den.

Der tales i punkt 3 om at anvende en afgiftssats, der er 30 pct. lavere end satsen for benzindrevne køretøjer. Er det elbiler, man tænker på? Hvorfor har man så ikke forklaret det? Hvis det ikke er elbiler, man tænker på, hvad er så den logiske forklaring på, at man skal favorisere dieselmotorer fremfor benzinvogne?

Under punkt 2 tales der om, at afgiften skal beregnes på grundlag af køretøjets brændstofforbrug målt som typemåling på prøvestation. Der er jo biler, der er særlig økonomiske, når de kører med 60–70 kilometers fart – som f. eks. de biler, der fortrinsvis anvendes i bytrafik – men de kan være ganske uøkonomiske, når de anvendes til højere hastigheder, dels den landevejshastighed, som er den lovlige i henhold til den nugældende lovgivning, dels den landevejshastighed, som er det realistiske i dagens samfund, på en 100–120 km i timen. Det er den fart, de allerfleste biler ligger på, når man i praksis studerer det på Danmarks landeveje. Endelig kan der være tale om helt andre forhold for motorvejstrafik, hvor man kører stærkt. De biler, der er økonomiske i landevejstrafik, kan godt være uøkonomiske i bytrafik – og omvendt. Derfor kan jeg ikke rigtig se, hvordan man skulle få noget retfærdighed med ind i billedet her.

Punkt 1 om en stykafgift synes jeg hr. Camre udmærket har beskrevet, så det skal jeg ikke nærmere gå ind på. Det vil være forkert at lægge afgiften om på den måde.

Jeg vil gerne tage det op, at man siger, man skal favorisere den kollektive transport. Jeg vil gerne spørge ministeren, om ministeren vil være i stand til at forelægge nogle beregninger over, hvad det koster med den kollektive transport, respektive privatbilisme, hvis man opgør begge dele totalt fri for be-