

[Arne Bjerregaard]

ligt folkeparti at vi skal gøre. Jeg mener nok, at forslaget her kan være udgangspunkt for en rimelig behandling af det spørgsmål: hvorledes fører vi en energibevindst afgiftspolitik?

Jeg ville tro, at hvis man lavede en kombination af værdiavgift og stykafgift, hvor stykafgiften alene bestemmes af køretøjets brændstofforbrug, så ville det være muligt både at bevare et rimeligt afgiftstryk i forhold til bilens værdi og et rimeligt tryk på de biler, som bruger meget brændstof. Det må være muligt at lave en sådan kombination, samtidig med at vi fastholder et rimeligt provenu. Provenuet i den forbindelse er det sådan set forbrugernes der bestemmer. Vil de ikke købe noget, får vi et lavere provenu, og så må vi selvfølgelig notere, at vi vel også får et lavere betalingsbalanceunderskud – selvfølgelig under givne forudsætninger.

Summa summarum mener jeg, at SF er inde på det rigtige, og vi vil som sagt under hensyntagen til de provenumæssige konsekvenser behandle forslaget særdeles positivt i udvalget.

Flygaard (DR):

Retsforbundet synes nok, at SF med sit forslag til folketingsbeslutning rejser en række interessante spørgsmål, og på den baggrund vil retsforbundet meget gerne i udvalget være med til en seriøs analyse af de muligheder og de synspunkter, der ligger i det foreliggende forslag.

Det er helt klart, at man hen ad vejen bliver nødt til at foretage en prioritering på en række områder. Der er, så vidt jeg kan se, i hvert fald tre hensyn, som kommer til at spille en afgørende rolle, og det ville da være ønskværdigt, om disse tre hensyn kunne komme til at opgå i en højere enhed. Det første hensyn må ifølge sagens natur i hvert fald med udgangspunkt i forslaget være det energipolitiske hensyn. Det andet hensyn, der også må tilgodeses, er det valutariske hensyn. Det tredje hensyn er helt klart det statsfinansielle hensyn. Det er de sidste opgørelser over statsfinanserne jo en klar påpejning af.

Jeg vil i øvrigt gerne i denne forbindelse, altså spørgsmålet om det statsfinansielle hensyn, sige, at når vi skal vurdere størrelsen af det pågældende provenu, og hvor meget der

bliver brugt til de formål, som motorbeskatningen vedrører, bør man nok ikke bare se på, hvad udgiften er til vejanlæg og til broanlæg o. lign. Man bør nok anlægge en videgående betragtning og også se på de trafikuheld, der kan komme, og de omkostninger, vi både på kort og lang sigt kan få af disse uheld.

Opsummeret kan man sige, at det var måske ønskværdigt, om vi også her benyttede lejligheden til at få en cost-benefit analyse, altså en belysning af: hvad har vi reelt af indtægter på motorbeskatningsområdet, og hvad har vi reelt af udgifter, der er afledt af trafikken?

Dernæst vil jeg gerne gøre et par bemærkninger om en eventuel nedsættelse af registreringsafgiften, så meget mere som man fra venstres og konservatives side, specielt fra hr. Gammelgaard, har været inde på dette problem. Jeg vil gerne som min opfattelse ganske klart give udtryk for, at i den foreliggende økonomiske situation tror jeg i høj grad, der er tale om en uelastisk efterspørgsel, så enhver forestilling om, at man ved en nedsættelse af registreringsafgiften ville kunne opnå et større provenu, tror jeg er helt urealistisk. Derfor er vi nok ikke særlig positivt stemt over for venstres og konservatives forslag.

Jeg vil i øvrigt gerne i samme forbindelse gøre en enkelt bemærkning eller to om registreringsafgifter kontra benzinafgifter. Det har jo været en klassisk betragtning, at hvis man gennemførte relativt høje registreringsafgifter og lave benzinafgifter, ville det få det til følge, at man fik forholdsvis få biler ind, men at de blev udnyttet meget kraftigt. Hvis man gennemførte en meget høj benzinafgift og en meget beskedne registreringsafgift, ville man faktisk få en tendens til, at man købte mange biler, som måske så efterfølgende ikke blev benyttet så meget, fordi det var for dyrt at køre i dem.

Hvis jeg skal vende tilbage til spørgsmålet om de høje registreringsafgifter, vil jeg sige, at de kan jo blive så høje, at de giver et statsfinansielt tab – altså hvis man tænkte sig i den nuværende situation, at man yderligere forhøjede dem meget kraftigt – men der er selvfølgelig nogle positive valutariske virkninger, som man skal være opmærksom på. Den reelle valutariske besparelse har selvfølgelig en vis sammenhæng med, hvilken be-