

[Kalnæs]

af den kollektive trafik. Men vi erkender fuldt ud, at specielt i tyndtbefolkede områder er der nogle transportbehov, som ikke nemt kan dækkes af den kollektive trafik, men som nemmere kan dækkes af private biler. Vort forslag vil netop give mulighed for, at de kan blive dækket. Folk, der bor sådanne steder, har i dag meget svært ved at købe en ny bil. Vi ville altså give dem mulighed for at købe en meget benzinøkonomisk, lille bil billigere, end man kan i dag. Til gengæld vil vi lade de større og mere benzinøkonomiske biler blive dyrere. Det vil netop hjælpe de folk, som har et transportproblem, som ikke kan løses af den kollektive trafik.

Det samme ligger der i de forslag, som jeg har omtalt i fremsættelsestalen, men som ikke står i selve beslutningsforslaget, nemlig forslaget om at genopbygge biler og fritage reparationer for afgift, og i det forslag, vi tidligere har fremsat om at nedsætte vægtafgiften med alderen og så samtidig indføre et tvungent syn, fordi vi derved kan sikre, at folk, der ikke har så stort et kørselsbehov i bil, stadig væk kan have det som en mulighed ved at have en ældre bil stående, som ikke koster så meget i vægtafgift, men som kan bruges ind imellem.

Jeg tror, jeg har været inde på det, som hr. Askjær Jørgensen også nævnte. Nej, der var spørgsmålet om typemåling. Jeg må medgive hr. Askjær Jørgensen, at det er rigtigt, at der kan være forskel på bilers brændstoføkonomi, afhængigt af om de bruges på den ene eller den anden måde, altså til bytrafik eller til landevejstrafik. Den typemåling, der må være tale om, må være én, der svarer til gennemsnitsbrug af en bil, sådan som vi har det her i landet. Det vil sige, at der ikke skal tages hensyn til kørsel ved hastigheder over de tilladte hastighedsgrænser, sådan som hr. Askjær Jørgensen var inde på, men derimod op til de tilladte hastighedsgrænser – selvfølgelig blandet passende med bytrafik. Vi mener, at selv om det ikke bliver fuldstændig præcist, så kan man få et system, der dog er mere hensigtsmæssigt end det, man har i dag.

Jeg tror, jeg har været inde på de fleste af de ting, der blev nævnt her. Jeg håber, vi i udvalget, som også flere har givet udtryk for, kan få en positiv behandling, så vi kan få gennemarbejdet de problemer, der er med det nuværende afgiftssystem.

Ministeren for skatter og afgifter (Mogens Lykketoft):

Jeg skal ikke forlænge debatten vældig meget, men jeg vil godt udtrykke tilfredshed med, at der er et betydeligt flertal i folketinget, der er indstillet på at fastholde bilafgiftens nuværende højde. Jeg er ganske enig med hr. Bernhard Baunsgaard i, at en anden indstilling til den sag næppe kunne undgå at have nogle finanspolitiske konsekvenser, som vi ikke kan stå inde for.

Men jeg er også ligesom hr. Kalnæs og hr. Wilhjelmsen og andre optaget af den energipolitiske side af sagen. Det er klart, man kan gøre sig mange typer af overvejelser – og de vil også blive nuanceret i udvalgsbehandlingen af det forslag, der har været til behandling her i dag – om mulighederne for at præmiere en ekstra indsats energiøkonomisk, sikkerhedsmæssigt osv.

Man skal bare gøre sig klart, at det afgiftssystem, vi har nu, er et forholdsvis enkelt system, mens det system, man kunne forestille sig at sætte i stedet for, hvis man over registreringsafgiften skulle imødekomme de forskellige hensyn, bliver et meget kompliceret system. At lægge hele vægten i denne meget højet afgiftsbelægning, der er tale om for nye biler, på en testning af de forskellige typer efter et eller andet kriterium vil nok simpelt hen være at lægge alt for megen vægt på det kriterium, mere, end det kan bære. Det vil give os en lang række problemer – også ud over dem, der har været nævnt her i dag.

Jeg er glad for, at hr. Kalnæs erkendte de problemer, der i hvert fald er med hensyn til luksusforbrug af biler. Jeg skal i øvrigt sige, at jeg er ganske enig i, at vi ikke kan undvære den individuelle trafik. Vi skal gøre meget for, at den har sine muligheder, og at den bliver så energiøkonomisk som muligt. Den kollektive trafik kan ikke træde i stedet for, men den kan selvfølgelig udbygges, så den i højere grad bliver et tiltrækkende alternativ for en række mennesker.

Vi har jo primært gennem vores energifgifter lavet en væsentlig tilskyndelse til, at man, når man transporterer sig individuelt, gør det med energiøkonomiske køretøjer. Jeg tror nok, at det, som hr. Camre også var inde på, i sig selv rummer så store incitamentter til at varetage det hensyn, at vi ikke med fordel