

[Gammelgaard]

tallet af unge, der indleder en uddannelse inden for branchen, er blevet halveret. På bilværkstederne er arbejdet formindsket med ca. en tredjedel.

Der er på denne baggrund ingen tvivl om, at en lempelse af bilbeskatningen vil øge nyvognssalget og stimulere aktiviteten inden for hele branchen og for andre dele af det danske samfund og dermed stimulere beskæftigelsen, som også regeringen mente for ganske få måneder siden.

Ser man på de samfundsøkonomiske perspektiver, viser det sig, at det vil være en fordel, at der sættes mere på den individuelle trafik. Beregninger, der bl.a. er offentliggjort i bladet Motor den 10. januar 1982, viser, at det i virkeligheden er ressourcebesparende at benytte personbil fremfor offentlige transportmidler, idet de samfundsøkonomiske omkostninger ved den kollektive trafik pr. personkilometer er højere end for den individuelle trafik. Beregningerne viser, at det i gennemsnit for samfundet koster 70 øre at transportere én person 1 kilometer med de kollektive transportmidler, mens det kun koster 49 øre med personbil.

Det vil også gavne statens indtægter at nedsætte bilbeskatningen. De samlede bilafgifter gav i 1980 godt 2,2 mia kr. mindre end forventet i statskassen, og i 1981 gav bilafgifterne 1,2 mia kr. mindre end budgetteret. Selv om indtægten pr. bil bliver mindre på grund af en skattelempelse, vil der blive solgt så mange flere, at indtægterne ved bilskatten alligevel forøges i forhold til den kraftige nedgang, der har været de seneste år. Jeg kan her blot henholde mig til skatteministerens egne udtalelser fra denne talerstol den 3. november 1981. Det er ganske uforståeligt, at skatteministeren med valgets udskrivelse opgav den påtænkte lempelse af registreringsafgiften og den foreslåede forhøjelse af afskrivningsgrænsen for erhvervsbiler.

Vi har i denne vinter og mange gange tidligere set, hvordan DSBs busser og tog bryder fuldstændig sammen på grund af overbelastning og for slidt og gammelt materiel med forsinkelser og pladsproblemer til følge. Samtidig har vi vel alle oplevet, hvor overfyldt der ofte er i tog og busser. Også af den grund bør man holde op med at straffe den individuelle trafik. Netop ved at sætse lidt mere på personbilerne kunne man tage det værste pres fra det kollektive trafikssystem.

Det ville sikkert også blandt andre DSB være taknemmelig for. Dertil kommer, at individuel trafik på mange måder er uundværlig. Det er nu engang ofte en langt mere fleksibel og praktisk transportform – ikke mindst for dem, der har langt til deres arbejde. Hvis flere havde råd til deres egen bil, ville man øge mobiliteten på arbejdsmarkedet igen til gavn for beskæftigelsen.

Man kan spørge: hvad så med betalingsbalancen? Hvis man nu nedsætter bilskatte og forøger bilsalget, går det så ikke ud over betalingsbalancen? Det gør det jo ikke. En ganske lille – set i den store sammenhæng – lempelse af bilbeskatningen, der forøger salget af biler, betyder, at der stadig væk, hver gang der købes en bil, betales mange penge i statskassen. Hvis pengene ikke var blevet brugt til køb af bil, så ville de måske være blevet brugt til en udlandsrejse eller andet, der hverken giver penge i statskassen eller er til gavn for valutasisituationen. Der er ingen tvivl om, at en lempelse også vil være til gavn for betalingsbalancen.

Det konservative folkeparti har to gange tidligere i folketinget været med til at fremsætte forslag om en nedsættelse af bilbeskatningen. Vi mener, det er en simpel nødvendighed, at denne lempelse nu gennemføres. Vi kan leve med, at lempelsen ikke bliver større end det, der lå i regeringsforslagene fra november 1981. Vi havde gerne set den større, men accepterer det, fordi det vil være hurtigst at komme igennem med netop denne lempelse.

Denne lempelse var der jo forud for valget bred enighed om blandt folketingets partier – det var kun SF og VS, der var imod – og ved valget gik de partier, der var de stærkeste fortalere for en lempelse af bilbeskatningen, frem.

Derfor ville det være intet mindre end en skandale, hvis man ikke nu gennemfører den nedsættelse af bilbeskatningen, som folketinget var lige ved at vedtage den 12. november 1981.

Ivar Hansen (V):

Jeg skal ikke deltage i den debat, der har været mellem ministeren og flere af de tidligere forligspartier, om sammenhæng eller ikke sammenhæng i den pakke, der blev forelagt i efteråret om forskellige afgiftsforhø-