

[Ivar Hansen]

re omkring 20 pct. af befolkningen, dvs. at langt hovedparten af befolkningen også i det daglige er afhængig af at kunne bruge privatbil.

Så kan man spørge om den lempelse, der var tale om her, og som der nu stilles lovforslag om igen, betød noget. Jeg har da også hørt folk sige: herregud, om bilen er 1.500-2.000 kr. dyrere eller billigere, vil det sætte noget særlig gang i salget? Det vil vel ikke give det store opsving. Men vi ser sådan på det fra venstres side, at den forholdsvis lille nedsættelse, der er tale om, i virkeligheden også er udtryk for et politisk signal om, at man nu ikke længere vil drive rovdrift på den form for transport herhjemme. Det finder vi er ganske væsentligt.

Så er der endelig det trafikpolitiske synspunkt, som jeg allerede har fremhævet, at uanset om vi står på hovedet, uanset om der kommer nok så mange bevillinger til den kollektive trafik, så er og vil fortsat hovedparten af befolkningen være henvist til i det daglige at bruge privatbil.

Hvis vi nu ser på, hvad der sælges af biler herhjemme i forhold til de lande inden for EF, som vi tit og ofte sammenligner os med, så er forholdet det, at der i 1981 herhjemme blev solgt 13 personbiler pr. 1.000 indbyggere; i Tyskland var tallet 33, i Belgien 32, i Frankrig 28, i Italien 28 pr. 1.000 indbyggere. Det vil altså sige, at det, vi er i gang med her, er en forældelse af bilparken. Det er en udvikling, der nu har været i gang et par år, og som stadig væk fortsætter. Kan vi være tjent med den? Det kan vi efter vores opfattelse ikke, og her vil jeg gerne gøre gældende, at man kan frygte, at resultatet heraf bliver, at der på et tidspunkt tegner sig et flertal her i folketingsalen for indførelse af en lovgivning om tvungent obligatorisk bilsyn for at kunne holde de alt for gamle biler i live.

Jeg vil gerne sige, at vi i venstre er absolut modstandere af det, fordi det efter vores opfattelse ville være en formynderisk og administrativt alt for vanskelig lovgivning, som vi ikke ønsker gennemført.

Der er altså mange grunde til, at vi skal føre en afgiftspolitik, som sikrer, at den danske bilpark har en rimelig standard. Derfor er det vores håb, at det flertal, der var i folketinget i november måned, fortsat er til stede og nu manifesterer sig og gennemfører den nedsættelse af bilbeskatningen, som

mange både i og uden for branchen havde en rimelig forventning om ville blive gennemført.

Så skal jeg blot for en ordens skyld sige, at vi selvfølgelig kan stemme for den dagsorden, som er stillet af hr. Arne Melchior.

Rahbæk Møller (SF):

Det er glædeligt at se, at fire partier, der sædvanligvis ikke interesserer sig særligt for beskæftigelsessituationen, pludselig har fået interesse for at gøre noget ved den. Det er blot sørgeligt, at de netop har fundet på at stimulere beskæftigelsen på et område, hvor belastningen af betalingsbalancen er så uforholdsmæssigt stor. Det kunne være interessant at få oplyst, med hvor meget henholdsvis 1.000 ekstra børnehavepædagoger og 1.000 ekstra bilimportører belaster betalingsbalancen. Jeg skal tilføje, at der også efter vores mening er grund til at tage skridt til at forbedre beskæftigelsen i bilbranchen, men det bør ikke ske ved at stimulere en yderligere import, men tværtimod ved at sørge for en bedre vedligeholdelse af den eksisterende bilpark.

Der er her grund til at minde om det forslag om periodisk syn af biler, der stadig væk syltes i justitsministeriet; det bør nu gennemføres. Det vil ikke alene gavne beskæftigelsen. Det vil også forbedre trafikikkerheden væsentligt og medføre en varig forbedring af betalingsbalancen, som de svenske erfaringer viser.

I denne forbindelse burde vi endnu en gang kulegrave spørgsmålet om registreringsafgift i forbindelse med genopbygning af biler. Det er ikke rimeligt, at afgiftspolitikken skal forhindre genbrug på dette område. Ligeledes burde vægtafgiften gradueres efter alder, så den var størst, når bilen var ny, og derefter faldt, når bilen blev ældre. Det ville stimulere folk til at bevare deres biler længe og derved kompensere for de større vedligeholdelsesudgifter, som der nu engang er ved gamle biler.

Også registreringsafgiften kunne med rimelighed omlægges, så den favoriserede resourcebesparende biler. Jeg skal i denne forbindelse minde om SFs forslag om at bruge benzinforbruget som beregningsgrundlag for afgiften i stedet for bilens værdi.