

[Bollmann]

ke være sikkerhedsmæssigt forsvarligt. Jeg kan nævne, at i 1985 var det kun 25 pct., der var over 10 år gamle, så der er altså sket en meget kraftig ændring de senere år. Vi kan tage antallet af op-huggede biler: Det var i 1988 kun 80.000, mens det i 1986 f.eks. var på 112.000.

Så også her er der sket et skred den forkerte vej. Jeg er da enig i det, fru Elisabeth Arnold og andre har været inde på, at der også er en lang række miljømæssige og sikkerhedsmæssige ting, der spiller ind her, hvis man vil tænke en lille smule på det også. Det er da muligt, det ikke står i bemærkningerne, men derfor tæller argumentet lige så godt, og det vil jeg selvfølgelig også bruge her i dag.

Hvis man mener noget med de miljømæssige og de sikkerhedsmæssige ting, burde man nok prøve en lille smule nytænkning. Vi har her for nylig haft et andet forslag om katalysatorer, og dér argumenterer man jo meget kraftigt for miljørigtige biler osv., men samtidig tillader man altså uden videre, at bilparken bliver ældre og ældre, så man ikke får den udskiftning, der er nødvendig.

Så har flere været inde på budgetterne. Det er da rigtigt, at det hænger temmelig nøje sammen med afgifterne. Jeg kan ikke anvise eller beregne nøjagtigt, hvordan det vil virke, men jeg er i hvert fald helt sikker på, at selv om salget af biler er konjunkturfølsomt, som ministeren var inde på, og der er en række andre faktorer, der spiller ind, kan der ikke være meget tvivl om, at nedsættelse af afgifterne, på sigt i hvert fald, vil betyde en forøgelse af salget af biler og en større lyst hos borgerne til at skifte ud og få mere miljøvenlige og mere sikkerhedsmæssigt rigtige biler.

Hvis vi ser på afgifterne, var indtægterne fra registreringsafgiften 13,5 mia. kr. i 1986, men faldet til 8,3 mia. kr. i 1988. Så vidt jeg kan se, er det vistnok 3 mia. kr. mindre end det, regeringen havde budgetteret med. Det må jo altså også kunne mærkes. Et større salg vil alt andet lige også give større registreringsafgifter, selv om det selvfølgelig kommer an på, hvor balancen ligger, og hvordan stigningen i antallet af solgte biler er i forhold til den nedsættelse, man bliver enige om. Antallet af nyregistrerede biler er jo næsten kun på det halve i 1988 set i forhold til 1986, og det er en meget voldsom nedgang.

Så rejser man også spørgsmålet om betalingsbalancen. Her vil jeg altså vove den på-

stand – og det vil jeg da gerne bede ministeren, hvis han har lyst, om at kommentere – at selv efter den nedsættelse, vi foreslår, er der en mindre valutaandel i den færdige vare på gaden, end der gennemsnitlig er for varer generelt, når vi ser på det almindelige forbrug her i landet. De penge, man binder i en bil, bruger man ikke til valuta på forskellige ferierejser og den slags ting.

Jeg mener, at hvis vi regner procentandelen ud, er der selv efter en nedsættelse en mindre importandel i selve den færdige vare.

Det er da rigtigt, at bilisterne er straffet på mange andre måder. Det har vi set gennem de senere år, og jeg skal også gerne tage min del af medansvaret for den tid, vi var med i regering. Der har været kartoffelkur, der har været forhøjelse af stempelafgifter, forhøjelse af gebyr på kørekort, nummerplader, og hvad ved jeg. Nu pusler man så med nye tanker om motorvejsafgifter. Jeg ved ikke, hvor seriøst det skal tages, men jeg hørte debatten, jeg tror, det var i sidste uge i spørgetiden. Jeg mener, det er helt absurd, at man skal forhøje afgifterne på den måde.

Så siger ministeren og andre, at det, branchen har behov for, er en stabil rytme, og at man med dette forslag kan slå rytmen itu.

Jeg vil gerne spørge, hvor den stabile rytme er, når man kan gå fra 169.386 nyindregistrerede biler i 1986 til kun 88.603 i 1988. Jeg har meget vanskeligt ved at se, at man kan slå en rytme itu, som i forvejen er slået itu.

Det er klart, at branchen kan være bekymret, når man rejser spørgsmålet en gang imellem, men det kan jo ikke forhindre, at vi her i Folketinget er nødt til at diskutere ting, som vi mener er nødvendige.

Jeg tror, det var hr. Aage Brusgaard, der var inde på, om det nu skulle være fem år. Hertil vil jeg da gerne sige, at vi er meget åbne for en debat. De fem år er ikke et specielt helligt tal for os. Vi vil gerne være med til en drøftelse også om, hvilken metode vi kunne benytte. Man kunne forestille sig, at man benytter den konstruktion med skalaknækket og så simpelt hen forhøjer den over en periode, så vi over en årække får fjernet den højeste af afgifterne og kun har den lave tilbage.

Den regulering af skalaknækket burde jo ikke være fremmed for Socialdemokratiet i hvert fald, for hvis vi ser på et ændringsforslag til lovforslag nr. L 215 fra folketingsåret 1981-82, 2.