

Det hæmmer jo naturligvis mobiliteten, når man ikke gør noget for privatbilismen, og derfor skal vi gøre det optimale for at forbedre vilkårene for privatbilismen.

Jeg kan i den forbindelse ikke lade være med at kigge på: Hvad er det, vi gør over for privatbilismen i dette land? I mangel af, kan man sige, danske verdensrekorder inden for sportens område har politikerne, politikerne her i Folketinget – bortset fra Fremskridtspartiet – gjort alt for, at vi inden for en ganske særlig disciplin suverænt formår at være de bedste og oven i købet forbedre vores egen rekord igen og igen. Det, Fremskridtspartiet tænker på, er naturligvis skattehop. Ingen anden nation er i stand til at måle sig med vore højder inden for alle skattens mange delområder. I korte perioder har Sverige forsøgt at gøre os rangen stridig, men det er altså aldrig lykkedes for alvor.

På ét punkt er vores forspring i forhold til andre lande så stort, at ingen overvejer at slå os, og det gælder beskatningen af biler. Den typiske bilejer vil opleve følgende krav for at kunne komme ud at trille på de fire hjul: Først skal der betales registreringsafgift. Den er så på 180 pct. af bilens pris. Derefter skal der betales moms af dette beløb, altså også af registreringsafgiften. Så skal der nummerplader på bilen. Det koster ca. 800 kr. i afgift til staten. Der er derefter krav om, at alle skal have en lovpligtig ansvarsforsikring. Også den har en løbende statsafgift. Det kan da ikke være for at begrænse forbruget, kunne man spørge sig selv.

Vil man ud at køre, ja, så kræves der betaling af vægtafgift til staten, som stiger, jo tungere bilen er. Benzin eller diesel for den sags skyld er en forudsætning for at kunne bruge bilen. To tredjedele af benzinprisen er statsafgift, og den er endda lige steget yderligere. Selv den smørelolie, der skal hældes på bilen, og bilens batteri har en punktafgift til staten.

Bruger man bilen til kørsel til og fra arbejde, havde man for få år siden et kørselsfradrag. Ved den seneste skattereform blev dette som bekendt også udhulet betydeligt.

Hvis nogen mener, bilejerne ikke giver deres del til statskassen, ja, så passer det ganske enkelt ikke. Bilerne betaler betydeligt mere, end det koster at vedligeholde og udbygge vejene. Alligevel er der nogle af de grønne på venstrefløjen i dansk politik, som gerne vil lægge yderligere belastning på bilerne.

Når broerne over Storebælt og Øresund åbnes, vil bilerne blive afkrævet bompenge,

mens DSB stadig får store milliardtilskud fra statskassen. Parkeringsafgifterne i byerne stiger konstant, men ikke for at lave flere parkeringspladser; tværtimod så bliver der færre og færre. Socialisterne har en drøm om at forhøje statsafgiften på benzin, så prisen bliver omkring 12 kr. pr. liter. At det vil få katastrofale følger for bilejerne såvel som for grænsehandelen tænker man naturligvis ikke over.

Et andet forslag, som er blevet formuleret, er, at kørselsfradraget helt skal fjernes. Bompeng til byerne har man også truet med, specielt i København, ligesom man har planer om at forhøje prisen for alle biler for at kunne lave en pantordning ved skrotning af disse biler. Hvis de grønne får det, som de vil, ja, så vil bilejerne blive jagtet hårdt og målrettet i de kommende år. De religiøse målsætninger omkring dansk enegang med nedbringelsen af vores CO₂-udslip gør, at alle midler vil blive taget i brug for at begrænse trafikken.

Det her er eksempler på, at privatbilismen ikke har gode kår i Danmark, og man fortsætter derudad. Også i den trafikplan, der nu foreligger, ligger det klart i ordene, der er opstillet, at privatbilismen skal mindskes.

Vi er ikke af den opfattelse i Fremskridtspartiet. Vi mener, at det er en gåde – særligt for de dårligt stillede, der skal til og fra arbejdet osv., og som bor i landdistrikterne, for de har ingen andre muligheder. Derfor er privatbilen meget, meget vigtig.

Når man nu har den grundholdning som socialist – også i regeringen for den sags skyld – ja, så er det jo alle tiders, men man glemmer ligesom at gøre noget ved det selv. Jeg kunne bare nævne alle ministerbilerne. Min gode kollega hr. Aage Brusgaard stillede under en anden debat her i salen følgende spørgsmål: Hvor mange ministerbiler er der? Hvor meget kørte de i 1995? Og hvilke typer biler køber man ind? Er det de mindst forurenende? Nej, det er det ikke; det er faktisk dem, der er værst med hensyn til forurening.

Det er efterhånden lang tid siden, hr. Brusgaard stillede de spørgsmål. Der er ikke kommet svar endnu, for det er ikke så enkelt, siger man i ministeriet, at komme med disse svar. Havde det været et privat firma, havde det været privatpersoner, ja, så havde man inden 3 timer fået en telefax, der meddelte, hvor meget der var kørt, hvor mange ressourcer man havde brugt i firmaet.