

ens vægt, der var afgørende. Vi har jo rent faktisk også tungere biler, som måske kan være mere benzinøkonomiske. Så dermed er de eksisterende vægtafgiftgrænser jo heller ikke retfærdige. Mindre retfærdigt bliver det jo heller ikke af, at afgiftsskalaen løbende pristalsreguleres.

Samtidig er der også taget højde for i lovforslaget her, at en løbende teknologisk udvikling uden tvivl vil medføre, at en bil år efter år vil være i stand til at køre endnu længere pr. liter. Derfor er der indbygget en ekstra 1,5 procent's afgift, der forventeligt kan svare til denne teknologiske fremgang.

Følges det her, og følges det forventede indkøbsmønster for nye biler og med incitamentet til at købe mere økonomiske biler, vil omlægningen på området her totalt set være provenu-neutral.

Men sideløbende med lovforslaget om den grønne ejerafgift behandles også lovforslag nr. L 158, som omfatter både registreringsafgift, vægtafgift og sikkerhedsudstyr.

At de danske registreringsafgifter mildest talt er høje, er jo ikke nogen hemmelighed, men lovforslaget her rykker altså ved det. Og følges forslaget, vil det være muligt at hæve vores meget omtalte afgiftsknæk, som jo i dag betyder, at man betaler 105 pct. af de første 34.400 kr. af bilens pris og 180 pct. af resten.

I forslaget her lægges der op til, at man nu kan hæve grænsen fra 34.400 kr. op til 48.800 kr., hvoraf man så betaler 105 pct. af dette beløb og 180 pct. af resten. Det er et stort spring, og det skal selvfølgelig finansieres.

I den forbindelse lægger forslaget op til, at man anlægger en mere realistisk betragtning vedrørende sikkerhedsudstyret, og her specielt omkring airbags. Det har været et udtrykt ønske at fremme sikkerheden i bilerne. Et fradrag på 9.000 kr. pr. airbag har været gængs, men der kan jo gå inflation i det. Vi ser jo, at antallet af airbags nu hæves. Ikke bare 2, ikke bare 4 – der er mulighed for både 6 og 8 og måske flere. Derfor opererer forslaget nu med, at man samlet kan få et fradrag i prisen på 11.800 kr., og det skulle i givet fald svare til 4 airbags i bilen. Altså stadig væk en præmiering for sikkerhed.

Hermed er der en mulighed for at finansiere det omtalte spring i registreringskalaen, men også her lægges der en indeksregulering ind i registreringsknækket, og det skal selvfølgelig også løbende finansieres.

I den forbindelse er det logisk at tænke på den nuværende vægtafgift. Vægtafgiften, som vi kender i dag, er jo heller ikke statisk, den forhøjes også periodevis, men her vil det være naturligt at skabe en parallelitet imellem den forøgede skala for registreringsafgift og så den nuværende vægtafgift, således at allerede indregistrerede biler nu også får deres vægtafgift pristalsreguleret – et rimeligt og fornuftigt synspunkt at bygge ind her.

Som sagt har loven et helt klart miljøfremmesigte. Det er ikke nødvendigvis sådan, at man opnår det maksimale, hverken hvad angår retfærdighed eller miljøgevinst. Det når vi formentlig først den dag, hvor man rent teknisk kan indbygge princippet om road pricing, hvor man simpelt hen betaler efter brug, altså kørsel på en given vejstrækning, selvfølgelig stadig kombineret med en benzinøkonomisk bil, og det er jo så indbygget i dette forslag her.

Et meget mere direkte sigte med hensyn til økonomisk og miljørigtig trafik er også indbygget i lovforslaget, og det er for elbilernes vedkommende, for hidtil har elbilerne jo været fritaget for registreringsafgift, men den helt store forhindring for at skabe et gennembrud for elbilerne har klart været, at vægtafgiften har været en belastning, og i forslaget indbygges der nu mulighed for, at man frem til udgangen af år 2000, altså over en 3-årig periode, også suspenderer vægtafgiften, og med det initiativ giver man i høj grad elbilerne en reel chance. Og vi ser jo, hvordan de store producenter både i USA og i Europa arbejder målrettet på at få en både driftssikker og økonomisk elbil på markedet.

Og på væsentlige punkter – og ikke mindst med hensyn til miljøsiget – harmonerer dette lovforslag med det trafikpolitiske oplæg »Trafikvisioner«, som blev udgivet af Socialdemokratiet i november måned, og det kan vel derfor ikke undre, at jeg på partiets vegne kan anbefale lovforslaget som et godt skridt i den rigtige retning, ikke nødvendigvis det skridt, der redder verden, men et initiativ, som under alle omstændigheder vil kunne indbygges i en hvilken som helst lovgivning, som peger i retning af en mere miljørigtig trafik.

(Kort bemærkning).

Brian Mikkelsen (KF):

Jeg vil spørge den socialdemokratiske ordfører, hr. Erik Mortensen, om værdien af det her forslag, for hvis jeg kigger på substansen i forslaget, er jeg ganske vist enig i den socialdemokra-