

stigninger og markedsøkonomi i ulandene, for de steder fører den slags ting faktisk til, at fødselshyppigheden går ned, kvinderne kommer ud på arbejdsmarkedet, får færre børn, og derfor er der faktisk en sammenhæng mellem mere markedsøkonomi og mere miljø.

Allersidst til den socialdemokratiske ordfører: Det modsatte spørgsmål af det, hr. Erik Mortensen stillede mig, kunne jo også rettes til den socialdemokratiske ordfører, men det kan vi snakke om senere under udvalgsbehandlingen, når vi drøfter lovforslaget dér.

Brian Mikkelsen (KF):

Så holder vi studiekreds bagefter ude i sidegemakkerne.

Det har altid været en mærkesag for Det Konservative Folkeparti at værne om miljøet, og derfor vil vi selvfølgelig godt være med til at sørge for, at trafikken kan afvikles så godt som muligt med hensyn til miljøet. Men vi vil også godt have, at folk kan besøge hinanden, og at virksomhederne kan komme af med deres varer. Kort sagt: Vi vil ikke ødelægge danskerne hverdag med miljøafgifter, hvis der ikke er et reelt behov for det. Man kan så diskutere fra nu af til næste århundred, om det nuværende vægtafgiftssystem afspejler alle disse forhold, eller om det bare er en skat.

Jeg vil godt sige her med det samme, at vi godt vil være med til at skaffe lovgrundlag for et incitament til at købe de mere brændstoføkonomiske modeller, og vi må jo også indrømme, at vægtafgiften havde nogenlunde samme rationale, men ofte kan ramme skævt i forhold til det, der tæller i forhold til CO₂-forureningen, nemlig brændstofforbruget.

Men billedet behøver jo ikke være så simpelt, som man nogle gange prøver at gøre det til. At en bil kan køre langt på literen, gør den jo ikke til en perfekt bil i alle henseender. Det kan stadig være mere eller mindre usikkert, og vi får altså ikke nødvendigvis flere sikre biler med det her forslag. Det håber jeg at man er klar over.

Det må alt andet lige være mere sikkert at køre rundt i en større bil med forstærkede sidedøre, og hvad alt det her flotte og fornemme i bilerne ellers hedder, end i en lille minimodel, der kan køre 20 km pr. l. Vi vil godt have undersøgt under udvalgsbehandlingen, hvordan virkningen vil være med hensyn til den gennemsnitlige sikkerhed, når vi udelukkende fokuserer på brændstofforbrug og CO₂-forurening.

Vi vil også undersøge meget nøje og meget pertentligt den diskussion, der har været under de foregående ordførere, om provenuneutraliteten. Det her forslag må ikke under nogen omstændigheder koste bilejerne én ekstra krone i forhold til i dag.

Det skal altså ikke være dyrere at eje en bil end i dag. Vi vil nemlig gerne sikre valgfrihed for folk med hensyn til transportforhold. Man skal kunne vælge, om man vil bruge den kollektive trafik eller, som de fleste gør, den individuelle transportform, og det skal stadig være muligt for alle danskere at købe en bil til en fornuftig pris.

Vi mener, at skatteministeren med dette forslag har plukket i en ellers fornuftig buket, der skulle gå ud på, at det skal være billigere at købe en bil, men dyrere at eje og bruge bilen. Den lille blomst, som skatteministeren har taget ud af buketten, kan selvfølgelig godt være en yndig rose, som vi synes om i Det Konservative Folkeparti, men vi vil stadig gerne have, at der bliver gennemført en samlet bilbeskatningsreform.

Udgangspunktet for en sådan bilbeskatningsreform er ifølge konservativ opfattelse, at man skal sikre borgerne valgfrihed, fordi man som borger har individuelle behov. Vi ønsker en bilbeskatningsreform, hvor skat og afgifter på biler i højere grad end i dag indrettes efter hensynet til miljøet. Vi mener også, der i en sådan reform skal tages hensyn til trafiksikkerheden. Det skal altså kunne betale sig at købe biler med ekstra sikkerhedsudstyr.

Endelig er det vores mål med en sådan reform, at den samlet set ikke skal belaste statskassen i væsentligt omfang. Indtægterne skal altså holdes på næsten samme niveau som i dag, men det skal blive billigere – og det er væsentligt – at købe nye, miljørigtige og sikrere biler og til gengæld dyrere at eje bilerne.

Alt andet lige vil det også samfundsøkonomisk være en bedre investering for statskassen at have en moderne bilpark ude på landevejene i stedet for Europas ældste bilpark, der sviner og forurener, er til skade og ulempe for andre mennesker og kan bryde sammen når som helst. Det vil være til fordel for samfundet, at vi får nogle nye, moderne biler ud på landevejene.

Bilfabrikkerne forbedrer produktiviteten hvert eneste år, og der står også i skatteministrens lovforslag, at produktiviteten bliver forbedret med i hvert fald 1½-2 pct. hvert eneste år. Man må altså også sikre et incitament til, at der