

[Gudme.]

ning, som det radikale venstre vedtog ved udarbejdelsen af sit arbejdsprogram i 1969. Jeg ser, at forslagsstilleren nikker forstående, og jeg forstår derfor, at hr. Erhard Jakobsen i modsætning til den respekt, han normalt plejer at have for partiprogrammer, i dette tilfælde har sat sig ind i, hvad man fra det radikale venstres side mente. Vi skrev nemlig i 1969, at engangsafgiften på nye personbiler nedsættes og erstattes gradvis af årlige afgifter, da den høje pris på nye biler har en række uheldige virkninger, bl. a. opfordrer den til at lade gamle biler repareres på et tidspunkt, da de burde hugges op.

Det var rigtigt i 1969, og det er også rigtigt i 1975, og derfor må vi tilsige principiel velvilje til dette forslag.

Men vi må samtidig erkende, at det måske ikke lige rent konjunkturmæssigt er det allerbedste tidspunkt at gennemføre det på. Det er rigtigt, at der for øjeblikket er en i forhold til vor valuta lovlig stor import af biler, og vi må jo også konstatere, at som et led i det forlig, som også hr. Erhard Jakobsen, forslagsstillerens parti, har været med til at indgå sammen med os andre, har vi jo netop i september måned fundet ud af, at vi skulle give en ekstra chance for, at de gamle biler kunne leve, i stedet for at hugge dem op. Det er altså den øjeblikkelige situation, vi befinder os i, men en femårsplan er jo heller ikke noget, der gennemføres med virkning med det samme.

Derefter vil jeg gerne med hensyn til den videre behandling af denne skitse sige: den vil vi godt være med til at arbejde seriøst på, se på de økonomiske muligheder i og de praktiske muligheder for at gennemføre, så vi tilsiger på forhånd en positiv indstilling over for forslaget.

**Hagen Hagensen (KF):**

Vi hører også til blandt dem, der vil se med en vis sympati på det forslag, der er kommet frem her, men vi skal også have noget at have denne sympati i, og det må vi så se om vi kan finde frem til.

Vi er rede til at overveje forholdene og se, om vi kan finde frem til en ændret afvejning af forholdet mellem registreringsafgift for personbiler og benzinafgifter. Biler her i landet er belagt med en meget høj registre-

ringsafgift, der gør biler dyre, ja, for dyre, men vi må da også erkende, at en del af disse afgifter for tiden virker som et valuta-værn, og det må vi tage med ind i vore overvejelser. Vi må også se på, om vi kan gøre bilparken yngre, så vi ikke kører rundt med en for gammel bilpark, og der er ikke spor tvivl om, at de registreringsafgifter, vi har, er med til at gøre vor bilpark for gammel. Vi må altså prøve at finde frem til, om vi kan lempe her.

Benzinafgiften er jo egentlig ganske høj, og nu går man i forslaget ind for at gøre den endnu højere, op til 20-25 pct. af den nugældende benzinpris. Det kan vel nok give anledning til, at man må overveje, om det nu også vil være den rigtige vej frem, idet det jo bl. a. også vil komme til at ramme megen erhvervsmæssig kørsel og dermed være med til at forhøje vores omkostningsniveau, noget, som vi skulle prøve at få til at gå den anden vej.

Det er en skitse, og når det er det, kan man også tage tingene op til overvejelse og måske finde frem til noget helt andet, men jeg vil da sige, at vi vil gå positivt ind i overvejelser af, hvad der kan gøres på dette felt. Jeg vil dog også lige til sidst sige, at hvad hjælper det, om vi alle sammen får råd til at købe en bil, hvis ingen af os har råd til at køre i den? Så er vi jo skidt hjulplne.

**Ebba Strange (SF):**

I modsætning til de to tidligere ordførere må jeg sige, at det forslag, vi har at gøre med her, går stik imod især SF's trafikpolitiske overvejelser, og jeg skal også bare opholde mig ved et par enkelte ting.

Vi mener slet ikke, at tiden hverken af trafikpolitiske grunde eller af ressourcemæssige grunde er inde til at fremme et større bilsalg end det, vi har i øjeblikket. Der går fantastisk mange ressourcer til produktion af nye biler. Tværtimod mener vi, at selv om der er en erfaring i øjeblikket for, at nye biler er sikrere end gamle, så er det ikke ensbetydende med, at masser af biler ikke sagtens kunne repareres, så de var lige så holdbare, lige så stærke, lige så sikre som nye biler. Vi mener, at den forbrugsmentalitet, der har præget den måde, man reparerer og opretter brugte biler på, er imod det, vi