

Dermed vil jeg godt sige, at diskussionen om registreringsafgiften kan man selvfølgelig godt betragte som vigtig, for alle de diskussioner, vi har i Folketinget, er vigtige, men set i den større sammenhæng med trafikpolitik og miljøpolitik er det her efter vores opfattelse ikke det helt centrale spørgsmål. Det betyder ikke, at det ikke er vigtigt, men der er andet, der er vigtigere og bør tages endnu mere alvorligt i en trafik- og i en miljømæssig sammenhæng.

Når man hører forskellige indlæg om, hvor dyrt det er at have bil i Danmark, så må man jo undre sig over, at der er så mange danskere, der trods alt køber bil, og at bilparken udskiftes jævnlige. Det kan jo være udtryk for, at danskerne godt vil betale meget for en bil. Det kan også tyde på, at danskernes økonomi er ret god, for til trods for at bilpriserne i Danmark er højere end i andre lande, ligger vi jo ikke så meget bagefter andre lande med hensyn til biltæthed. Nu er det jo også sådan, at når man sammenligner nogle lande, er det jo ikke sikkert, at man bare kan sammenligne Danmark med Sverige, Norge og Tyskland, for vi bor tættere ved hinanden og har altså større muligheder for at lave en god kollektiv trafik, end man har i nogle af de lande, hvor afstandene er betydeligt større.

Efter vores opfattelse er det vigtigt, at bilparken bliver mere miljøvenlig, og at den samlede miljøbelastning af hele bilparken også bliver formindsket, og jeg forstod på ordvekslingen mellem hr. Søren Kolstrup og hr. Jens Peter Vernersen, at det også er opfattelsen hos regeringen og Socialdemokratiet, og at det også er sådan, man skal forstå det forslag til vedtagelse, som Socialdemokratiet er medforlagsstiller til.

Vi mener også, at det er vigtigt at se på den samlede bilmængde. Der kan jeg forstå, at der er nogle, der mener, at det altså er så stort et problem for os i Danmark, at vi ikke har så mange biler, og at man mener, det er vigtigt, at vejene fyldes med biler. Bagefter bliver argumentet selvfølgelig, at når bilerne er der, skal vi have flere veje.

Det er klart, man godt kan have flere biler i områder af Danmark, hvor man har fået bygget nogle veje, som klart er for store og for voldsomme i forhold til den bilmængde, der er der, f.eks. i Nordjylland kunne man godt have flere biler, men i byområderne er der altså ikke plads til flere biler. Der er mange steder, der ikke er det, og derfor er man nødt til at se på, hvordan man kan begrænse bilmængden i disse områ-

der. Jeg noterede også med tilfredshed, at skatteministeren sagde, at virkningen af de ændrede regler på trafikmængderne ligeledes skal undersøges, da der er hensyn at tage til effektiv trafikafvikling. Det vil sige, at det også er regeringens synspunkt, som vi så deler.

Som sagt er vi også tilhængere af, at man ser på at få en bedre måde at have registreringsafgift på, så man fremmer nogle bestemte ting, men for os er det helt afgørende, at der også er andre ting, der indgår i den her forbindelse. Der er spørgsmålet om benzinprisen, og der vil jeg godt sige, at selv om benzinprisen er steget, og selv om registreringsafgiften er steget, så er ingen af delene steget så meget som løn- og prisudviklingen. Hvis vi ser på priserne på den kollektive trafik, så er de netop steget, og derfor er spørgsmålet om kvaliteten og prisen på den kollektive trafik også vigtig. Men det er klart, at i det omfang, der er, skal vi kalde det, lavenergibiler på markedet, skal man selvfølgelig sørge for, at afgifterne er sådan, at folk tilskyndes til at anskaffe sådanne.

Når vi lægger vægt på, at provenuet ikke falder, så er det jo ud fra den betragtning, at vi skal have finansieret velfærdssamfundet, og vi har en tradition i Danmark for, at vi bl.a. beskatter biler. Det har oprindeligt jo ikke haft noget med miljø at gøre. Oprindeligt har det været, fordi vi ikke producerer biler i Danmark, og man beskatter det, som man importerer. Derfor har vi en høj bilbeskatning, men hvis man skal lave det om, så skal man jo altså begynde med at finde pengene andre steder. Der forstår jeg så, at der altså er nogle partier, som tidligere sagde, at ikke en eneste skat måtte hæves, altså så er indstillet på, at nu må nogle skatter godt hæves, sådan at andre skatter kan sænkes.

I forbindelse med en diskussion om bilparken er det jo selvfølgelig rigtigt – Kristeligt Folkepartis ordfører, hr. Ole Nielsen, var inde på roadpricing – at der er en række andre ting, som man også er nødt til at tænke ind i den her sammenhæng. Med hensyn til de områder af landet, som er tyndt befolket, kan man sige, at der har vi, der bor på landet, hvor der ikke bor så mange mennesker, den fordel, at når vi køber et hus, så får vi det lidt billigere, og derfor er der altså nogle penge til bagefter at købe en bil for. Det er så viseligt indrettet, at markedsøkonomien på den måde egentlig fungerer ganske fornuftigt, og jeg tror egentlig også, at liberalister skulle skrive sig bag øret, at i virkeligheden har vi, der bor på landet, nogle fordele