

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om ændring af lov om vægtafgift af motorkøretøjer m. v. [af Morten Lange m. fl.].

(Lovforslaget (nr. 83) findes i tillæg A. sp. 1351, fremsættelsen i tidenden sp. 1851).

Anden næstformand (Bay):

Sammen med denne sag foretages den under punkt 8 på dagsordenen opførte sag, nemlig:

Første behandling af forslag til lov om ændring af lov om afgift af benzin [af Morten Lange m. fl.].

(Lovforslaget (nr. 82) findes i tillæg A. sp. 1349, fremsættelsen i tidenden sp. 1851).

Lovforslagene sættes til forhandling.

Finansministeren (Anders Andersen):

De to lovforslag, som her skal behandles, er jo fremsat af socialistisk folkeparti i februar måned, altså på et tidspunkt, hvor virkningerne af den arabiske olieboykot på benzin- og olieforsyningerne her til landet måtte vurderes meget alvorligt. Hensigten med de to forslag er da også som nævnt i bemærkningerne at afbøde oliekrisisens virkninger på transportpriserne, som på dette tidspunkt lå hen i det uvisse.

Det ene forslag går ud på at nedsætte benzinafgiften med ca. 10 øre pr. l til 77 øre eller netop den sats, der var gældende for nogle år tilbage inden de to sidste forhøjelser på hver 5 øre, hvoraf den sidste forhøjelse kom den 15. oktober 1973.

Det andet forslag vedrører vægtafgiften på motorkøretøjer, og her foreslås en nedsættelse for busser og hyrevogne samt vare- og lastvogne til de pr. 10. maj 1969 gældende satser, mens der ikke foreslås nogen nedsættelse, for så vidt angår personvogne. Nedsættelsen for de pågældende erhvervskøretøjer er størst for busser, hyrevogne samt varevogne og mindst for egentlige lastbiler, idet afgiften for de nævnte køretøjer siden

maj 1969 kun er forhøjet med 10 pct., mens forhøjelsen for de andre køretøjer ligger på 20 pct.

Tillige har forslagsstillerne ønsket en lempe for rutebiler, som er fritaget for vægtafgift; det har derfor været nødvendigt for forslagsstillerne at foreslå en tilskudsordning inden for rammerne af vægtafgiftssystemet, sådan at disse køretøjer skulle have en kvartalsvis godtgørelse eller et tilskud, om man vil, på 5 kr. pr. 100 kg af køretøjets egenvægt, uanset om det drejede sig om bybus eller rutebil i tyndt befolkede landdistrikter.

De foreslåede afgiftsnedsættelser vil til sammen betyde et indtægtstab på årsbasis på 200 mill. kr. for benzinafgiftens vedkommende og på 50 mill. kr. for vægtafgiften, og hertil kommer en udgift på ca. 7½ mill. kr. i tilskud til rutebilerne.

Jeg vil gerne fremhæve, at begge disse afgifter er fastsat i kroner og øre og ikke i procent af priserne. Jeg kunne naturligvis nævne, at hvis det var procentandele, ville den stærke stigning i benzinpriserne have påvirket afgiftsniveauet i opadgående retning betydelig stærkt, men det er altså en fast afgift. Det har jo tidligere været drøftet her i folketinget, om man skulle gå over til en procentafgift, men det har man ikke gjort.

Der er vel også grund til at nævne, at det må forekomme i hvert fald mig urimeligt, at man i den givne situation skulle nedsætte benzinafgiften. Vi ved, at der stadig væk ikke er for megen benzin til rådighed, det er et af de områder, hvor forsyningen stadig væk lader noget tilbage at ønske, og hvis man nedsatte afgiften, kunne det jo animere til større forbrug og skabe øgede forsyningsvanskeligheder. Også ud fra den betragtning ville jeg finde det uhensigtsmæssigt i det hele taget at røre ved benzinafgiften.

Men det gælder begge forslagene, at jeg må afvise dem. De afgifter, vi har på benzin og på vægt, har selv med de justeringer, der har fundet sted igennem de senere år, været moderate i forhold til den almindelige pris-

[Finansministeren.]

udvikling. Jeg må også afvise forslagene ud fra den betragtning, at det ville betyde et ikke uvæsentligt provenutab for staten, hvis disse forslag blev gennemført. Jeg skal derfor anbefale, at forslagene ikke gennemføres.

Egon Jensen (S):

Alle kan vistnok beklage, at oliepriserne og benzinpriserne er steget så voldsomt, som tilfældet er, og ud fra den beklagelse kunne man måske se med sympati på socialistisk folkepartis forslag. Jeg har forstået af bemærkningerne, at det, man særlig har til hensigt, er at hjælpe dem, der har befordringsudgifter til arbejdsplads, men med de forslag, som ligger her, vil alle få en lettelse, altså også de, der kører i bil uden at have det behov, som befordring til arbejdspladsen giver.

Jeg tror, at dette problem mere er et spørgsmål af beskatningsmæssig karakter, altså et spørgsmål om befordringsfradrag, og jeg tror, vi skal tage det op ud fra den synsvinkel. Når finansministeren nævner, at der er tale om et provenutab på mellem 200 og 250 mill. kr., må man vel nok erindre om, at selv om afgifterne er belastende for mennesker i almindelighed og for dem, der skal på arbejde i særdeleshed, er det også et problem, hvor vi så henter det provenutab fra, især da vi netop har været inde på spørgsmålet om at prøve at spare så meget som vel muligt og prøve at undgå at få flere udgifter eller rettere sagt færre indtægter.

Vi ser med sympati på SFs forslag, men vi har, som situationen ligger, ikke rigtig noget at have sympatien i.

Gerstrøm (FP):

I fremskridtspartiet kan vi ikke tilslutte os nogen af de to forslag. Først er der nedsættelsen af benzinafgiften: det vil jo betyde øget forbrug, øget import af benzin og dermed øget underskud på betalingsbalancen; derfor er vi klart imod.

Hvad angår reduktion af vægtafgiften for alle køretøjer undtagen private personvogne, er det jo udtryk for tendensen til, at vi alle med vold og magt skal slæbes ud af vores private vogne og over i offentlige transportmidler, og det er ikke sådan noget, vi vil tilslutte os.

Derudover er vores holdning til afgifter i almindelighed, at vi ønsker ikke, at sådan nogle afgifter skal nedsættes. Det, der skal reduceres væk, afskaffes, er indkomstskatten i stedet for.

Dagmar Andreasen (RV):

Ja, som det allerede er sagt, er ideen med forslagene at afbøde virkningen af de stigende olie- og benzinpriser for motorkøretøjer ved at nedsætte afgiften på benzin og vægtafgiften på lastbiler, og der kan jo siges meget til fordel for sådan nogle forslag, men vi er alligevel i det radikale venstre kommet til det resultat, at der kan siges mere imod.

En nedsættelse af afgifterne vil ikke have nogen direkte effekt på pristallet, fordi skatterne holdes uden for pristalsberegningen. Enhver direkte og indirekte skat er naturligvis omkostningsfordyrende, men da SF næppe vil være med til at gå ind for offentlige besparelser, der modsvarer provenutabet, må vi regne med, at pengene skal hentes hjem gennem andre afgifter eller skatter, og jeg har ikke noget forslag til skatter, der er mere hensigtsmæssige end den, der ligger på benzin, og vægtafgiften.

Der står vist noget om, at erhvervslivets omkostningsniveau forøges med disse afgifter, og det er jo rigtigt, men det sker på så mange måder: igennem portoforhøjelser og forhøjede rigstelefon samtaler og fragtrater, som ikke begrundes i omkostninger, så det kunne man jo bare lade være med, hvis det var erhvervslivet, man ville hjælpe. Men den største del af olie og benzin bruges jo af private, de høje priser har nu lært naboer at køre i samme bil til arbejde — og det er i hvert fald en god idé, som vi nødig skulle modvirke ved lavere priser.

Desuden er der én ting, som taler til fordel for disse afgifter fremfor andre. Jeg tror ikke, det er muligt at pege på nogen indirekte eller direkte form for skat, der omgås så lidt som netop afgiften på benzin og vægtafgiften på motorkøretøjer, og man skal være meget varsom med at foreslå afgifter, der virkelig bliver overholdt, erstattet af nogle, der kan omgås af visse grupper.

Vi kan altså ikke anbefale forslagene.

Hagen Hagensen (KF):

Må jeg have lov til at begynde et lidt andet sted, end de øvrige ordførere har

[Hagen Hagensen.]

gjort indtil nu, og sige, at de to foreliggende lovforslag angiver at være inspireret i energikrisen, men de forekommer også at have et andet sigte, nemlig en omlægning af trafikken over til kollektiv trafik. Dog tager man den individuelle transport med, når det gælder transport mellem hjem og arbejde, for så vidt angår benzin, men ikke for så vidt angår vægtafgift.

Vi vil da gerne være med til at overveje og drøfte mulighederne for forbedring af den kollektive trafik, men vi mener nok, det kan ske på en anden måde end her foreslået.

I øvrigt kan jeg henholde mig til en hel del af de bemærkninger, der er gjort af andre ordførere, og blot sige, at det konservative folkeparti plejer at være at finde dér, hvor erhvervsliv og husholdninger skal styrkes — for at tage ord fra bemærkningerne til det ene af de to lovforslag. Derfor stemte vi også i efteråret imod den forhøjelse, der kom, men forslagsstillerne dengang stemte for forhøjelse af de afgifter, man nu foreslår nedsat.

Når dette er sagt, vil vi gerne være med til at drøfte forslagene i et udvalg.

Børge Johansen (CD):

Den foreslåede nedsættelse af benzinafgiften på knap 10 øre svarer jo til 1 á 2 øre pr. km kørsel med en personvogn; man skal altså op på en kørsel på 50-100 km, før nedsættelsen kan forvandle sig til en besparelse for brugeren på bare 1 kr., og den krone får brugeren nok ikke lov til at beholde ret længe. På en eller anden måde skal han nok af med den, for at staten kan få dækket det provenutab på 200 mill. kr., som finansministeren omtalte.

Helt bør den benzinforbrugende del af befolkningen nu ikke fortvivle, for benzinomkostningerne indgår jo i reguleringspristallets beregning, og af den sidste stigning på 5,7 points udgjorde brændselsolie og benzin alene en tredjedel og udløste altså den ene af de tre portioner; af denne omkostning kan man selvfølgelig sige benzinen nok kun udgør omkring en tredjedel, altså svarende til ca. 25 kr. om måneden, og for de fleste vil altså disse 25 kr. nogenlunde kunne dække den foreslåede nedsættelse på 10 øre.

Med hensyn til forslaget vedrørende vægtafgift på diesel- og gasdrevne køretøjer er

forslaget unægtelig tilknyttet et betydeligt provenutab, og hvor henter man i dag dækning for de 50-60 mill. kr., det drejer sig om? Jeg har ellers megen sympati for nedsættelse af vægtafgiften på vogne, men jeg kan da også godt se, at det er svært af få de penge, der skal spares, indvundet på nogle andre steder. Nu er forhøjelserne jo indregnet i de priser, der er anmeldt til monopoltilsynet, sammen med de lønforhøjelser, som fandt sted pr. 1. marts; afgiften kan altså siges allerede at være fordelt, og jeg ser egentlig ikke den store lykke ved at nedsætte afgifterne og så fordele minusprovenuet på en anden måde.

Men forslagene kan måske få en dæmpende virkning med henblik på ønsker om nye forhøjelser.

Kaj Hansen (DKP):

Disse to forslag må nok ses som udløbere af den såkaldte energikrise, og vi stiller os selvfølgelig meget sympatisk over for at nedbringe priserne på brændstoffer her i landet, men dér kunne man jo nok få anderledes fat, hvis man tog fat på de store olieselskaber, bragte dem under statens kontrol eller helt overtog dem, som vi har foreslået fra mit partis side. Det kunne bringe adskilligt flere penge end de 10 øre, som indeholdes i forslaget her, på benzin.

Vi er dog altid positivt indstillet over for at afvikle indirekte skatter og også disse to her, men jeg vil da gerne sige, at vi er allermost positivt indstillet over for en nedsættelse af vægtafgiften, fordi der heri yderligere ligger noget meget fornuftigt, nemlig at prøve på at få en så stor del af trafikken og brændstofforbruget overbragt på den kollektive trafik, og vi synes, at kan en nedsættelse af vægtafgiften her være med til at fremme den kollektive trafik, vil det være vældig godt.

Når vi i almindelighed taler om en nedsættelse af forbrugsafgifter af forskellig art, kan man også diskutere: hvor skal man nu i grunden begynde? Vi har f. eks. foreslået, at man kunne begynde med at fjerne moms på fødevarer. Det ville komme alle borgere her i landet til gode, hvorimod det ved en nedbringelse af benzinafgiften og vægtafgiften nok vil være lidt forskelligt, hvem der får fordel af det, og hvem der ikke får det. Men som sagt, vi er positivt indstillet over

[Kaj Hansen.]

for forslagene, i særdeleshed det om nedbringelse af vægtafgiften.

Flygaard (DR):

Vi kan ikke støtte de to forslag, men vil pege på, at nogle af de problemer, som man tager op fra SF's side, i givet fald skal løses over den sociale sektor. Vi synes ikke, det er et spørgsmål, man skal løse generelt på denne måde. Der opstår jo også i denne forbindelse et statsfinansielt problem, og vi vil da gerne i denne forbindelse spørge SF, om de kan pege på tilsvarende besparelser på statsbudgettet i forbindelse med en eventuel gennemførelse af de to forslag.

Med hensyn til spørgsmålet om den kollektive trafik over for den individuelle trafik har vi den indstilling, at man skal gennemføre afgiftspolitikken på en sådan måde, at man ikke øver nogen forskelsbehandling de to former imellem.

Anden næstformand (Bay):

Inden jeg giver ordet til hr. Jens Møller, henstiller jeg, at medlemmerne følger den rækkefølge, som partierne er indskrevet i, og endvidere markerer, at man ønsker ordet.

Jens Møller (KrF):

Det er altid rart at sætte afgifter ned, det er meget populært, men man må huske på, hvad det koster, for pengene kommer jo ikke ud af den blå luft, og da vi i kristeligt folkeparti mener, at det vigtigste overhovedet er, at indkomstskatterne kommer ned, kan vi ikke medvirke til, at de penge, der skal bruges til det, klattes væk på andre områder.

Der er dog ét punkt i forslaget, som vi vil se på med en vis sympati, og det er spørgsmålet om vægtafgiften. Vi mener dog ikke, det skal være i almindelighed, men specielt vægtafgiften på erhvervskørsel, idet vi principielt er modstandere af erhvervsskatter, der rammer enkelte erhverv hårdere end andre. Det er jo også noget, der direkte giver sig udslag i priserne, så denne enkelte ting i forslaget vil vi gerne se venligt på i udvalget, men vi kan ikke medvirke til en gennemførelse af forslaget i dets helhed.

Ordføreren for forslagsstillerne (Morten Lange) (SF):

Jeg må takke ordførerne for deres prisværdige korthed. Det kunne danne forbillede ved andre behandlinger. De kunne måske have været høfligere over for forslagsstillerne og erindret, at det, vi har til behandling i dag, er en samlet pakke, som må ses i sammenhæng og som et forsøg på at lave en korrektion på den meget kraftige stigning, der er sket i oliepriserne, og som har fået et ganske specielt tillæg derigennem, at denne prisstigning naturligvis som alt andet i denne onde verden forøges med momsafgift og derigennem i sig selv udløser et ganske betydeligt provenu til staten. Det er et spørgsmål, om denne ulykke, der bryder ind over os i form af en sådan stigende oliepris, nødvendigvis skal have til følge, at staten i denne forbindelse tager et momsprovenu, som er ganske betydeligt. Jeg føler mig derfor ikke særlig forpligtet til at finde kompensation. Jeg mener, at ondska-ben har i sig selv givet staten en merindtægt på momskontoen, som det er værd at erindre i denne forbindelse.

I øvrigt skal jeg bare henvide til, at når vi har finanslovbehandlingen en af dagene, er der 4,1 mia kr., vi gerne vil spare, og det skulle sådan set være rigelig kompensation. Det får vi så se om vi bliver enige om.

Men jeg vil gerne holde det her i perspektivet af, at vi prøver på at skyde os ind på en nogenlunde samlet løsning, som skulle afbøde det værste af den prisstigning, der er sket, og jeg synes, at her er da netop benzinpriserne et glimrende eksempel. Det er da fuldstændig rigtigt, at for nogle måneder siden stemte mit parti for en forøgelse af benzinafgifterne, dengang de ikke var stegget, og vi havde megen diskussion om det og fandt, at det dog vist var forsvarligt. Men jeg tror, ethvert medlem af dette høje ting vil være enig med mig i, at skulle denne lov være kommet til behandling 2 eller 3 måneder senere, end den faktisk kom, så ville vi da ikke have stemt for den, vi ville ikke have fået den frem, vi ville aldrig have fundet på det. Befolkningen i dette land ville aldrig have forstået, at vi havde foreslået noget i den retning. Dette er såmænd bare et stilfærdigt forsøg på at gøre noget godt igen, idet vi på grund af den tidsforskyd-

[Morten Lange.]

ning, der har været imellem de 2 sager, har været så uheldige at komme forud med en forøgelse af afgiften, og derfor bør vi gøre vores synder gode igen. Det bør forslagsstillerne fra dengang være de første til at erkende, og jeg havde derfor forventet, at socialdemokratiet havde kunnet huske så langt. Men hukommelser er somme tider korte, og det får man tilgive menneskeheden. Det er jo nemmere ikke at huske så langt.

Men jeg synes, at bare på den baggrund har dette ting en helt rimelig grund til at sige, at så må vi samtidig trappe lidt ned på det, der i realiteten bliver statens momsfor-tjeneste på sagen.

Tilsvarende er der jo sket et eller andet med disse stigninger på olien, som jo forholdsvi set er større end stigningerne på benzinen, hvoraf en stor del er statsafgift. Forholdet imellem vægtafgifter for dieseldrevne biler og benzindrevne biler er forskudt, sådan at hyrevognstrafikken i København f. eks. netop i dag har måttet anmelde, at de er nødt til at sætte deres priser i vejret. Det er nok i stærk grad påvirket af, at målt i relativ målestok er netop vægtafgiften på dieseldrevne biler steget forholdsvi mere, og derigennem har vi forrykket forholdet mellem benzindrevne og dieseldrevne biler.

Dette folketing har lagt megen vægt på at balancere rigtigt, så alene af den grund må finansministeren undskylde mig, men jeg synes, han har noget, han skal have korrigeret. Ellers har vi glemt, at vi har en styringsmekanisme, som vi selvfølgelig skal sørge for til hver enkelt situation at tilpasse. Så også i denne sag synes jeg det har en hel præcis relation til, hvad vi plejer at gøre i dette ting, og jeg forstår slet ikke, at tingets medlemmer ikke tænker så langt. Det er dog forholdsvi nære ting, det er ikke det fjerne månelandskab, vi snakker om, men bare en ganske enkelt justering af et meget voldsomt prisspring, der er sket.

Jeg må altså håbe på, at man, når vi nu får lejlighed til at se på denne sag i al stilfærdighed i udvalget, lidt mere end kigger på, hvad sammenhæng forslaget ligger i, og måske i virkeligheden kunne komme i tanker om, at det var såmænd ikke så forfærdelig forkert endda.

Og så har det jo faktisk et sigte, som

måske går uden for denne sag. Jeg har forstået, at i alle disse forhandlinger om olien og dens prisdannelse har man fra arabiske og andre producentlande sagt: Det er dog egentlig mærkeligt. Her siger I, at vi skal levere olien så og så billigt, og hvad gør I så? I lægger så og så meget skat på den, så I tjener en frygtelig masse penge på den i jeres statskasser. I kan ikke bebrejde os, kære venner, hvis vi som producent siger, at så vil vi også have vores del af kagen.

Jeg synes, meget tyder på, at netop den voldsomme stigning, der er sket, gør, at vi bliver nødt til at tænke os lidt om. Jeg er enig med dem, der siger, at denne skat er nem at få hjem, men det er måske sammenhængende dermed, at det ikke er sikkert, det er klogt at få den hjem lige netop i den takt og det tempo, vi hidtil har taget den.

Jeg glæder mig til at få denne sag behandlet i skikkelighed under udvalgsbehandlingen. Det er jo muligt, vi kommer lidt nærmere på, og som sagt vil jeg gerne have den set i sammenhæng med de andre forslag, vi har stillet, og som netop går ud på at fordele smerten jævnt over hele oliefrontens historie uden i hovedsagen at forhindre, at prismekanismen med olien slår nogenlunde igennem, for det går altså ikke an. Disse forslag går ikke ud på en radikal ændring af olieprisdannelsen. Den vil det være temmelig livsfarligt at røre ved i en situation, hvor olien virkelig og for alvor er ved at blive en mangelvare. Da må man ikke være blind for, at det er en kendsgerning, vi kommer til at leve med. Men det giver mig også anledning til at sige, at denne kendsgerning erindret er det højst sandsynligt, at vi heller ikke i fremtiden kan leve af, at vi bare lader afgifter osv. følge med op for en vare, der i den grad kommer i spidsen.

Jens Møller (KrF):

Jeg er enig med ordføreren for forslagsstillerne i problematikken omkring hyrevognskørslen. Det er også en af grundene til, at vi stiller os forholdsvi positivt over for vægtafgifterne for erhvervskørsel, men med hensyn til momsens må jeg sige, at tror jeg nu ikke, man skal regne med noget større merprovenu af den grund. Det er nemlig sådan, at når der kommer flere penge ind over benzinafgifter osv., betyder det, at de

[Jens Møller.]

penge, folk bruger dér ekstra, kan de ikke bruge andre steder, så den moms, der kommer mere ind på benzin- og olieprodukter, kommer nok stort set mindre ind på andre varer.

Ordføreren for forslagsstillerne (Morten Lange) (SF):

Ja, det er dog pudsigt. Der er måske en sammenhæng mellem ferier af forskellig slags. Ferier i Danmark i bil eller ferier på Mallorca, der ikke er belagt med moms.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagenes overgang til anden behandling
vedtoges uden afstemning.

Anden næstformand (Bay):

Jeg foreslår, at lovforslagene henvises til skatte- og afgiftsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om ændring af lov om midlertidig regulering af boligforholdene [af Morten Lange m. fl.].

(Lovforslaget (nr. 81) findes i tillæg A. sp. 1347, fremsættelsen i tidenden sp. 1851).

Anden næstformand (Bay):

Sammen med denne sag foretages den næste på dagsordenen opførte sag, nemlig:

Første behandling af forslag til folketingsbeslutning om etablering af en statslig låneordning vedrørende varmeisolering [af Morten Lange m. fl.].

(Forslaget til folketingsbeslutning (nr. XXII) findes i tillæg A. sp. 1571, fremsættelsen i tidenden sp. 1851).

Forslagene sattes til forhandling.

Boligministeren (Johan Philipson):

Forslaget om ændring af boligreguleringsloven har jo 2 punkter. Det ene sigter på at hindre gennemførelsen af sidste rate af de

såkaldte normaliseringsforhøjelser. Det andet punkt er bestemmelser, som skal fremme en særlig indsats for varmeisolering af udlejningsejendomme.

De lejeforhøjelser, som forslaget vil fjerne, er lejeforhøjelser, som ellers vil udløses i privat og almennyttigt byggeri i henhold til boligforligets lovgivning, og det sker med virkning fra 1. april 1974. Hvis de almennyttige lejligheder skulle slippe for forhøjelserne, måtte det forudsætte en ændring, også i lov om boligbyggeri. Boligreguleringslovens huslejebestemmelse vedrører alene de privatejede lejligheder og lokaler.

Efter bemærkningerne skal forslaget ses i sammenhæng med det ændringsforslag, som SF har stillet til regeringens forslag af 9. januar 1974 om ændring af ligningsloven.

Ligningsloven foreskriver for de gamle parcelhuse en lejeværdi i 1973 på 4 pct. af den 13. almindelige vurdering. Lejeværdien af disse huse er altså allerede nået op på det aftalte slutniveau ifølge boligforliget af 1966.

En jævnføring med parcelhusene må derfor logisk føre til, at også den sidste rate på lejeområdet gennemføres. Det er derfor min opfattelse, at den gældende lejelovgivning, sådan som regeringsforslagene er udtryk for det, bør opretholdes indtil udgangen af marts 1975. Den mellemliggende tid må vi så bruge til at udforme den fremtidige lovgivning.

Jeg kan i øvrigt henvise til, hvad jeg udtalte her i tinget den 27. februar 1974 ved første behandling af det kommunistiske forslag til folketingsbeslutning af 23. januar samme år om et stop for alle huslejeforhøjelser.

Kommunisternes forslag ville på dette område have samme effekt som SF's forslag. Jeg skal her blot gentage, at den foreslåede afskaffelse af den sidste ottendedel af normaliseringsforhøjelserne fra 1967 vil gøre det vanskeligere at nå frem til den normalisering af boligmarkedet, som jo er i alles interesse.

Hertil kommer for den almennyttige sektors vedkommende, at de bidrag, der her er tale om, efter loven direkte skal anvendes til nedbringelse af lejen i nyt byggeri.

Jeg vil gerne tilføje, at også teknisk-økonomisk vil forslaget volde betydelige vanskeligheder, hvis det gennemføres. Alle har