

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til retsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

4) Første behandling af:

Forslag til lov om afgift af mineralske olier og olieprodukter [af Ole Olsen (SF) m. fl.].
(Lovforslag nr. L 209. Fremsat 8/3 78).

Sammen med denne sag foretoges de under punkterne 5-7 på dagsordenen opførte sager, nemlig:

5) Første behandling af:

Forslag til lov om afgift af papirmasse og varer heraf [af Ole Olsen (SF) m. fl.].
(Lovforslag nr. L 210. Fremsat 8/3 78).

6) Første behandling af:

Forslag til lov om ændring af lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m. v. [af Ole Olsen (SF) m. fl.].
(Lovforslag nr. L 211. Fremsat 8/3 78).

7) Første behandling af:

Forslag til folketingsbeslutning om vægtafgift af motorkøretøjer m. v. [af Ole Olsen (SF) m. fl.].
(Beslutningsforslag nr. B 78. Fremsat 8/3 78).

Forslagene sættes til forhandling.

Forhandling

Ministeren for skatter og afgifter (Kampmann):

Hvis man skal finde en fælles overskrift for de fire af SFs forslag, som jeg her skal behandle, er det vel, at SF i stort omfang

ønsker at anvende afgifter som middel i en given energipolitik eller ressourcepolitik. Det mener jeg er rigtigt, og jeg mener, at det er et rigtigt sigte, at man kan anvende afgifterne hertil. De er relativt fleksible, og de er hurtigt justerbare.

Det har vi rent faktisk også gjort i de senere år, selv om jeg ikke skal påstå, at de afgifter, vi har haft på energiområdet og på ressourceområdet, først og fremmest har haft en ressourcemæssig og energipolitisk begrundelse. Jeg må erkende, at de først og fremmest har haft en fiskal begrundelse, altså et ønske om at få flere penge i kassen. Men for mange af os har biformalene af energipolitisk og ressourcemæssig karakter været nok så afgørende, og det har i hvert fald været afgørende, når vi pålagde afgifter først og fremmest ud fra en fiskal begrundelse, at de ikke brød med, hvad vi ellers måtte have af ressourcemæssige og energipolitiske synspunkter. Det har været vores politik i de senere år, og det er også gået igennem i det seneste augustforlig. Dermed kan man se, at hvis jeg har tolket hovedsigtet og hovedlinjen i de fire af SFs forslag her, som jeg skal behandle, rigtigt, så er vi enige herom.

Når vi derefter kommer til de konkrete forslag, er enigheden måske noget mindre. Jeg mener, at det logisk set er rigtigt at koble lovforslag nr. L 209 og L 210 sammen med beslutningsforslag nr. B 80 om oprettelse af en energi- og ressourcefond samt et energi- og ressourceråd, idet synspunktet jo er det, at der gennem forslaget til lov om afgift af mineralske olier og olieprodukter årligt skal fremkomme et provenu på ca. 3 mia kr. Ifølge forslaget til lov om afgift af papirmasse og varer heraf skal der fremkomme et provenu på ca. 1 mia kr., i alt ca. 4 mia kr., og de skulle altså puttes hen i denne energi- og ressourcefond, som er omfattet af beslutningsforslag nr. B 80, så vidt jeg forstår sammenhængen.

Hermed har hr. Ole Olsen og de øvrige forslagsstillere etableret et smukt cigarkassesystem, som vi i al almindelighed er modstandere af. Vi har for længe siden forladt cigarkassesystemet for så vidt angår en række af de øvrige afgifter. Hvor man måske på et tidspunkt kunne hævde, at de penge, der f. eks. blev betalt i forbindelse med bilkørsel, alene skulle anvendes til bilisternes vel, så ved alle og enhver jo, at der i dag opkræves

[Ministeren for skatter og afgifter]

langt flere penge på bilkørslen, end der anvendes til bilisternes vel. Vi accepterer altså ikke her et cigarkassesystem. Det er vanskeligt at forestille sig, hvordan man skulle gøre det i forbindelse med cigaretafgifter og samspillet med hospitaler, ølafgifter, spritafgifter og samspillet med, hvad det nu måtte være.

Vi mener altså kort og godt, at det cigarkasseprincip, som ligger til grund for SFs lovforslag nr. L 209 og L 210, kombineret med beslutningsforslag nr. B 80, er et forkert princip. Vi mener sådan set også, at afgiftspåleggelsen er meget i overkanten, og i hvert fald i overkanten, hvis den brat skulle gennemføres fra den ene dag til den anden. Det ville medføre så store konkurrencemæssige forvriddinger, at vi ikke agtede at gå ind herfor.

Hvis jeg derefter vender mig til lovforslag nr. L 211 om ændring af registreringsafgiften af motorkøretøjer m. v., så er sigtet igen præcis det, at man afgiftsmæssigt skulle lette de benzinøkonomiske motorkøretøjer og omvendt afgiftsmæssigt belægge de benzinøkonomiske motorkøretøjer tungere. Også dette sigte er jeg enig i. Det er vel værd at understrege, at det var præcis en sådan ændring af registreringsafgiften, vi fik igennem i augustforlig II, så her kan man altså se, at vi er enige. Men vi foretrækker nu at gøre det på værdigrundlaget og ikke på det tekniske grundlag, som hr. Ole Olsen foreslår, også fordi der ikke nødvendigvis behøver at være en proportionalitet mellem det tekniske grundlag, hr. Ole Olsen foreslår, og benzinøkonomien. Derfor er det mere fornuftigt at gøre det på værdigrundlaget, således som det er efter den gældende lovgivning.

Når jeg går over til beslutningsforslag nr. B 78, er der en række synspunkter, som vil medføre, at benzindrevne biler de facto forsvinder. Jeg er ikke tilstrækkelig meget ekspert til at kunne vurdere, om det er en rigtig konsekvens at drage, eller om det er rigtigt at bruge afgiftslovgivningen hertil. Der er også nogle synspunkter omkring kilometerafgifter på lastbiler. Det er noget, vi i forvejen arbejder på. Det er noget, der ikke alene behøver et energimæssigt eller ressourcemæssigt sigte, men i øvrigt kan have et fornuftigt trafikpolitisk sigte, at man får nogle variable afgifter i stedet for de i stort omfang faste afgifter, man har i dag.

Mine bemærkninger har været spredte og lidt omkring, men til forsvar herfor gælder, at det har hr. Ole Olsens forslag også været. Det er lidt vanskeligt for en skatteminister at gå ind i substansen af en række af disse forslag, fordi hr. Ole Olsen bruger beskatningen, afgifterne, som middel i en given resourcepolitik, miljøpolitik og energipolitik. Det vil sige, at substansen sådan set ligger et andet sted end det, skatteministeren normalt beskæftiger sig med, og det, skatteudvalget normalt beskæftiger sig med. Det skal ikke betyde, at vi ikke kan beskæftige os hermed, men det er ikke særlig interessant alene at beskæftige sig med midlerne og at overlade substansen til andre. Vi har mange gode og vigtige substanser i skatte- og afgiftsudvalget, og hvorfor skulle vi så afgive denne her?

Camre (S):

Grundtanken bag de af SF fremsatte forslag er, at man skal styrke beskatningen af en række knappe ressourcer, og det grundsynspunkt er socialdemokratiet enig i.

Vi har en række mere tekniske indvendinger mod nogle af de metoder, der tages i anvendelse. Der er jo tale om en olieafgift med et provenu på 3 mia kr. om året, der fremskaffes ved en 20 pct.s værdiafgift, en afgift på 1 kr. pr. kg papirmasse, der ikke er fremstillet af affaldspapir eller af halm, af gamle klude eller affaldstræ, hvad der i og for sig også er overordentlig fornuftigt, og der er tale om en vidtgående omlægning af registreringsafgiften af motorkøretøjer. Om denne afgift vil jeg gerne sige, at det jo ikke altid er således, at antallet af hestekræfter klart udtrykker benzinforbruget og jo slet ikke benzinøkonomien. Jeg tror derfor, at skulle man gå over til en metode med dette sigte, hvad vi i øvrigt har sympati for, så er det mere udviklede, lidt mere raffinerede metoder, der vil være tale om.

Vedrørende spørgsmålet om vægtafgift af motorkøretøjer kan vi også i vidt omfang dele de synspunkter, der ligger bag ved aftrapningen af vægtafgiften efter køretøjernes alder, mens jeg nok vil sige, at det vil være problematisk at måle eksempelvis antallet af kørte kilometer for lastbilgruppen.

Det, som er det væsentlige i disse forslag, er jo af forbrugsmæssig, ressourcemæssig karakter, og det er spørgsmål, som vi nor-

[Camre]

malt ikke har som hovedmål for den lovgivning, der behandles i skatte- og afgiftsudvalget. Det er en lovgivning, der først og fremmest hører hjemme under miljøministerens ressort, og det vil formentlig være i en sådan sammenhæng og i det dertil knyttede udvalg, at spørgsmål af denne karakter burde behandles. Men som sagt er vi meget positivt indstillet over for grundideerne i forslagene, og vi bør nok hen ad vejen drøfte, hvordan man rent praktisk kan udforme en lovgivning med dette sigte.

Glensgård (FP):

Det, det danske samfund har brug for, er ikke just nye afgifter og nye skatter. Men det skal selvfølgelig ikke forhindre os i at vurdere de skatter og afgifter, som i dag er pålagt samfundet. Derfor vil vi også med hensyn til nogle af de forslag, som hr. Ole Olsen på SFs vegne har fremsat, nøje vurdere, om der bør ske en omlægning.

Da vi diskuterede elafgiften i folketinget, var det jo et politisk forlig. Dengang sagde vi – og det står vi stadig væk ved – at skal en sådan afgift pålægges, så bør det nøje vurderes, om ikke råenergiafgiften ville være det rigtige fremfor elafgiften. Nu er elafgiften indført, men det skal selvfølgelig ikke forhindre os i nøje at vurdere, om en råenergiafgift med det samme provenu ville være at foretrække.

Om lovforslaget om afgift af papirmasse og varer heraf kan jeg kun sige, at som det ser ud på nuværende tidspunkt, er der nok nogle økonomiske problemer forbundet med et sådant lovforslag. Nogle af dem behandles for øjeblikket i miljøudvalget. Vi vil ikke afvise afgiften på forhånd, men vi vil sige med det samme, at skulle man lave en afgiftsomlægning, så skal der ske afgiftslempelser andre steder. Jeg vil godt allerede på nuværende tidspunkt sige, at med de erfaringer, vi har i dag, så ser det ikke ud, som om lovforslag nr. L 210 om afgift af papirmasse er rentabelt, heller ikke samfundsøkonomisk. Vi vil altså godt se på problemerne, men nøje sammenholde lovforslaget med et lovforslag, som for nærværende behandles i miljøudvalget.

Så er der lovforslag nr. L 211 om registreringsafgift af motorkøretøjer m. v. Der er jo det her med, at når man først er kommet ind på de lige tal, så glemmer man, at der også

er noget, der hedder ulige tal. Hr. Ole Olsen glemmer f. eks., at man er begyndt at lave 3-cylindrede og 5-cylindrede biler, og hopper nemt og bekvemt over og siger, at det nok er 2-4-6-cylindrede, ligesom det var i gamle dage. Det er selvfølgelig nogle ting, som vi godt kan hjælpe hr. Ole Olsen med i udvalget.

Vi tror da også, at det vil være fornuftigt at se på den registreringsafgift, vi har i dag, se på, om der bør ske en justering i forhold til de sidste energioplysninger, vi har, hvoraf det bl. a. fremgår – i hvert fald som det ser ud nu – at de mindre, dieseldrevne personbiler så langt er at foretrække set ud fra et samfundsøkonomisk synspunkt. Vi er da klar til at vurdere en sådan omlægning til fordel f. eks. for mindre, dieseldrevne personbiler.

Vi tror ikke lige, at det er det mest geniale, man har fundet på her, men selv det mindre geniale kan under et udvalgsarbejde laves om til noget mere genialt, når bare det ikke går her, som det gik ved augustforliget, da man diskuterede bådskat, hvor det gik den anden vej. Vi har dog stadig væk håbet om, at vi kan lave et udvalgsarbejde, der kan gøre forslaget bedre.

SF siger i lovforslag nr. L 211 i § 5, at der skal være en bestemt afgift for biler, der udelukkende er konstrueret og indrettet til godstransport. Nu husker hr. Ole Olsen sikkert den debat, vi havde om de store og små personbiler til vare- og godstransport. Det er vanskeligt at definere, og derfor må vi selvfølgelig se nøje på det i udvalget.

Det er således, at man kun beregner det ud fra en stykafgift, baseret på motorens størrelse, og så siger man, at det bl. a. vil medføre, at vi ikke vil komme til at betale afgift af sikkerhedsudstyr. Det er korrekt. Men kunne hr. Ole Olsen forestille sig en Mercedes 320 med en 40 HK motor kørende hernede på slotspladsen? Det ville sikkert heller ikke være særlig genialt – hvis vi endelig skal diskutere afgiftsbelægning – at vi siger, at en GS super de luxe i et eller andet mærke skal have samme afgift som en ganske almindelig arbejdsmandsbil, hvor vi altså taler om et transportmiddel, hvor man ikke tager hensyn til, at det skulle være særlig luksuøst. Man kunne også forestille sig, at alle biler nu vil blive solgt med radio og med fjernsyn bagi, fordi det kan smutte ind herunder uden afgift.

[Glensgård]

Det er ganske klart, at det er noget, man nøje må vurdere, og derfor tror jeg heller ikke, at det er særlig genialt. Jeg mener selvfølgelig ligesom hr. Ole Olsen ikke, at man bør afgiftbelægge sikkerhedsudstyr. Det bør tværtimod fritages. Men det ligger der jo et andet lovforslag om i skatte- og afgiftsudvalget, som jo kan vedtages, hvis der måtte vise sig et flertal for at se på sikkerhed.

Til sidst er der beslutningsforslag nr. B 78 om at omlægge vægtafgiften af motorkøretøjer. Vi er meget enige i, at vægtafgiften af motorkøretøjer bør omlægges, men ikke på den måde, hr. Ole Olsen har skitseret her.

Nu siger hr. Ole Olsen i punkt 3 i beslutningsforslaget om vægtafgift af motorkøretøjer, at når det gælder varevogne og lastbiler over 3 t, gradueres afgiftssatsen efter motorkøretøjets vægt. Mon ikke hr. Ole Olsen har begået en lille fejl her, for man kan da ikke forestille sig, at et køretøj, fordi det kører med aluminiumskarrosseri og dermed får mulighed for at tage dobbelt så meget gods med, skal være billigere i afgift? Det må nok, hvis man skal gå ind for det system, være totalvægten, det drejer sig om, hvis hr. Ole Olsen for øvrigt mener, at vejslid kan defineres, som der tilsyneladende er lagt op til her i beslutningsforslaget.

Vi mener i øvrigt, at vægtafgiften bør bortfalde til fordel for en brændstofafgift, og hvis det måtte kunne finde flertal i folketingets skatte- og afgiftsudvalg, så har hr. Ole Olsens beslutningsforslag nr. B 78 gjort gavn. I modsat fald tror jeg, at det skader mere, end det gavner. Men vi glæder os til et udvalgsarbejde, hvor vi kan gøre disse forslag til noget godt, og hvor vi forhåbentlig kan få hr. Ole Olsen til ikke at stå fast på sine oprindelige ideer, men være fleksibel over for et ændret afgiftssystem.

Anders Andersen (V):

Jeg er stort set enig i de bemærkninger, som skatte- og afgiftsministeren kom med, og det var jo absolut ikke en positiv tilslutning til disse forslag, men måske nok til nogle af de tanker, der ligger bagved.

Vi bør nok en gang imellem, når vi taler om ressourcer og genbrug her i landet, beskæftige os lidt med, om disse ressourcebesparelser og disse genbrugsbestræbelser også har det rigtige økonomiske sigte, om de har

det sigte, at de ressourcer, vi har her i landet, bliver investeret på den rigtige måde. Det er vel for øvrigt nogle af de ting, som man i det politisk-økonomiske udvalg sidder og arbejder med i forbindelse med de store investeringsplaner. Men lige så vel som det gælder for de store investeringsplaner, gælder det på de andre områder: vi har begrænsede muligheder for ressourceforbrug her i landet, og derfor må vi vurdere disse ting.

Jeg er helt uenig i, at man skulle opkræve 4 mia kr. og putte dem hen i en kasse, som man kunne bruge, jeg ved ikke til hvad; der er dårlig nok opstillet konkrete kriterier for det. Jeg ved godt – for at jeg nu ikke skal blive imødegået – at de 4 mia kr. skal reduceres med det provenutab, der i øvrigt er, men uanset om det er 2 mia kr. eller 3 mia kr., der bliver tilbage, så er det store beløb, man opererer med.

Vi er også fra venstres side uenige i, at man gennemfører en råolieafgift; det har vi jo før givet udtryk for. Vi mener ikke, at vi har behov for at gennemføre afgifter, der i stor udstrækning belaster erhvervslivets konkurrencemuligheder. I denne forbindelse kunne man også drage ind i debatten, hvordan det ville påvirke beskæftigelsen, hvis disse ting fik en negativ virkning på erhvervslivets produktionsgrundlag. Det er ting, som vi selvfølgelig også i høj grad må være opmærksomme på.

Med hensyn til spørgsmålet om motorkraft og spørgsmålet om, hvorvidt man skal bevare de nuværende afgiftssystemer, så indeholder forslaget i virkeligheden forbud mod brug af visse større biler. Når vi kommer op på en afgift på over ½ mill. kr., hvis man vil købe en bil, der har en lidt større motoreffekt, så tror jeg, at man kan sige, at der er et reelt forbud imod, at man bruger sådanne biler. Men her mangler der også en samfundsøkonomisk vurdering. Hvis man tænker sig, at disse forslag blev gennemført, så ville det først animere folk til at købe biler med lille motorkraft, og bagefter ville denne omlægning af vægtafgiften animere til at beholde bilerne – jeg havde nær sagt: til de var rustet op alle sammen. Jeg ved ikke, hvordan en sådan tankegang ville virke på trafikikkerheden, men det har man taget højde for, for forslaget om periodiske syn skulle nok forhindre, at bilerne blev så gamle, at de kom

[Anders Andersen]

ned på den lave vægtafgift. Man skulle nok sørge for, at bilerne så blev skiftet ud.

Hvilken betydning ville det have for importbehovet? Hvilken betydning ville det have for valutaforbruget? Det er i allerhøjeste grad problemer, som disse forslag ikke beskæftiger sig med, men som man nok måtte tage med ind i vurderingen. Er det billigere med en meget lille bil i en simpel udførelse på kort og på længere sigt end med en mere stabil bil? Der kommer de trafikmæssige aspekter ind i billedet, som jeg nævnte før, og hvordan ville det komme til at belaste vores sygehuse?

Der kunne nævnes mange andre problemer i denne forbindelse, men jeg tror, at de bemærkninger, jeg har gjort her, antyder, at vi vil være meget kritiske over for disse forslag.

John Winther (KF):

Ordføreren for forslagsstillerne understreger i sin fremsættelse, at der ikke er behov for finanspolitiske stramninger, og deri vil jeg da vældig gerne være enig med hr. Ole Olsen. Men derefter går han i næsten samme åndedrag over til at fremsætte en række forslag, der som fællesnævner har, at de vil betyde forøgede omkostninger for alle, ikke mindst for det erhvervsliv, der mere end nogen sinde har behov for at få lettet omkostningsniveauet, hvis vi skal gøre os håb om at gøre os konkurrencedygtige, således at der bliver en mulighed for at forbedre vores økonomiske situation og for at skabe flere arbejdspladser.

Det skal naturligvis medgives hr. Ole Olsen, at det er et udtryk for en helt traditionel socialistisk tankegang, når man vil løse problemer med knaphed ved at indføre nye statsafgifter og nye statsreguleringer, så der er ærlig talt for os at se intet nyt og intet utraditionelt ved disse forslag. De trasker på vanlig vis videre i de fodspor, som vi er så vant til fra socialistisk side.

Hvis vi skal se på de enkelte forslag, så har vi først lovforslag nr. L 209 om afgift af mineralske olier og olieprodukter. Dette er slet og ret en genfremsættelse af tankerne om at indføre en råenergiavgift. Da disse tanker første gang fremkom, blev det helt klart påvist, hvilken skadevirkning en sådan pompøs afgift – jeg tror, der her er tale om 20 pct. –

ville have for erhvervslivets omkostningsniveau. Vi var dengang og er fortsat imod en sådan afgift og også imod den filosofi, der ligger bag, og vi kan derfor ikke støtte dette forslag.

Med nogenlunde de samme bemærkninger kan vi afvise lovforslag nr. L 210 om afgift af papirmasse og varer heraf. Det er jo egentlig helt fantastisk, at SF tilsyneladende virkelig for alvor synes at mene, at verdens ressourceproblem skal løses ved at skabe særlige danske afgifter. Det eneste resultat, man ville opnå heraf – og det var også det, der var tilfældet med det foregående forslag – var, at vi ville gøre hverdagen dyrere og mere besværlig for os alle. Men det er vel igen et eksempel på lokal socialistisk tyrkeretro på, at man ved statsindgreb kan sætte samtlige markedsmekanismer ud af kraft. Det er da for resten en tro, der ikke praktiseres i de socialistiske lande, hvor man har fået indført den praktiske socialisme; dér drømmer man vist ikke om at forringe sin konkurrenceevne med den slags forslag.

Om lovforslag nr. L 211 om ændring af lov om registreringsafgift af motorkøretøjer må jeg sige, at jeg synes nok, at den saglige begrundelse for dette forslag er overordentlig svær at få øje på, eller også bygger den i bedste fald på nogle helt fundamentale misforståelser. Man kan nemlig ikke, som forslagsstillerne synes at gøre det, umiddelbart sætte lighedstegn mellem antallet af hestekræfter og benzinforsbruget. En motor med et overskud af hestekræfter bruger ved normal hastighed – det vil sige inden for de hastighedsbegrænsninger, vi har herhjemme – forholdsvis ikke mere benzin end en motor, der kører på topydelsen for at holde den samme hastighed. Der er altså her slet og ret tale om en dårligt begrundet misundelsesskat, mere end der er tale om et sagligt begrundet forslag. For at anvende SFs eget udtryk har vi allerede i dag en skat, der er næsten prohibitiv for de dyre biler, og der er absolut ingen grund til at forsøge at forbedre vores triste verdensrekord på dette område.

Endelig er der beslutningsforslag nr. B 78 om vægtafgift. Dette forslag har jo som erklæret mål at forlænge bilernes levetid. Forslagsstillerne synes her ganske at overse, at den danske bilpark allerede på grund af den førnævnte høje registreringsafgift gennemsnitligt er betydelig ældre end de fleste andre

[John Winther]

landes bilparker. Det betyder igen, at hele den teknologiske udvikling, der finder sted, i form af såvel mere økonomiske, mere rene bilmotorer som hele sikkerhedsudviklingen inden for denne sektor, bliver forsinket. Der er absolut ingen grund til yderligere at medvirke til, at Danmark bliver et bilernes museumsland, og vi kan derfor ikke medvirke til at støtte dette forslag, og slet ikke med de motiveringer, der er givet. At vi da gerne generelt – det skal være gældende for alle biler – vil være med til at se på den meget høje vægtafgift, er en helt anden side af sagen.

Bollmann (CD):

Ifølge forslagsstillerne er denne buket af afgiftsforslag og andre forslag fremsat for at starte en debat om sammenhængen mellem skattepolitik og vækst- og ressourcopolitik. Jeg skal ikke her komme ind på energi- og ressourcefonden, men hvis det er tanken fra SFs side, at folketinget på dette område skal lovgive ud fra ønsket om et nulvækstsamfund, så må jeg på CDs vegne straks sige fra. Vi får aldrig optimismen frem i erhvervslivet og dermed øget beskæftigelse, hvis denne nulvækstteori skal være grundlaget for den kommende lovgivning.

De første fire forslag drejer sig om finansieringen af SFs tanker. Da der her er tale om oprettelse af en fond med en tilvækst på ca. 4 mia kr. årligt, kan man straks konstatere, at det, der ønskes, er en forøgelse af punktafgifterne af et helt urimeligt omfang over for erhvervslivet. Fra de 4 mia kr. skal ganske vist trækkes provenuet af formentlig el- og olieafgiften, men fortsat er der tale om urealistiske beløb.

Til de enkelte forslag skal jeg knytte følgende kommentarer:

Lovforslag nr. L 209 om afgift af olie er det forslag, som CD fik bremsat for godt et års tid siden ved februarforliget 1977. Alene af den grund må vi naturligvis klart tage afstand fra det. Må jeg i den forbindelse sige, at der i den forløbne tid jo er faldet forskellige sure bemærkninger om overholdelse af forlig og aftaler. Jeg vil gerne slå fast, at de daværende forligspartier i februar aftalte at ændre råenergiafgiften til en elafgift, at CD loyalt stemte for denne afgift, og at der herefter ikke er noget som helst holdepunkt for bebrejdelser mod CD af denne årsag. Hvis

visse af de implicerede parter har fortrudt, eller hvis de synes, at de dengang fik et for dårligt forhandlingsresultat ud af det, kan de roligt rette bebrejdelserne mod sig selv.

Hvad angår lovforslag nr. L 210 om afgift af papirmasse, skal jeg bekræfte, at der er tale om en ny punktafgift, idet vi ikke har en sådan i øjeblikket. Det er selvfølgelig rigtigt, at vi tidligere havde en afgift på papir og varer heraf, og at denne afgift efterhånden var af en sådan karakter, at administrationen tog en større og større del af provenuet. Der var derfor fuld tilfredshed fra alle sider, da afgiften blev afskaffet. Vi kan ikke gå ind for et nyt forslag om en sådan afgift med en forbrugsstramning på 1 mia kr.

Hvis man ser på begrundelserne for denne afgift, så hopper SF også på vognen sammen med dem, der tror, at papirmasse, altså træ, er en råvare på linje med mineraler, hvoraf der findes en given del her i verden. Det må efterhånden være blevet klart også for SF, at træ er noget, man på linje med bl. a. korn kan dyrke, og at flere lande efterhånden vil få overskudsproduktion, fordi man har oplevet en stagnation i afsætningen, der ikke havde kunnet forudses, da træerne blev plantet.

De to sidste forslag adskiller sig fra de første ved, at der her forventes en nedgang i provenuet, og det kan centrum-demokraterne ikke have noget imod, da der jo er tale om registreringsafgift og vægtafgift på motor køretøjer. Det er afgifter, der i dag har nået en helt urimelig højde, og som vi derfor gerne ser nedsat betydelig mere, end forslaget antyder, selv om det ikke er let at se, hvilket provenutab man regner med.

I forslagene tales om en teknisk omlægning, dels ved at flytte afgiften fra mindre til større biler, dels ved at ændre udligningsafgift og vægtafgift til en kørselsvariabel afgift. Som før nævnt anser CD overhovedet ikke disse forslag for at være vidtgående nok. Der skal en helt anden lempelse til, især af registreringsafgiften, før vi finder, at der er taget rimelige hensyn. Men vi vil da gerne se nærmere på visse af principperne under udvalgsarbejdet.

Jeg har bemærket, at SF også kræver en lempelse af afgiften af sikkerhedsudstyr og må derfor forvente, at partiet vil støtte CDs beslutningsforslag om dette spørgsmål. I den forbindelse vil jeg gerne sige til skattemini-

[Bollmann]

steren, at det er en besynderlig måde, hvorpå vi har fået svar i udvalget vedrørende de spørgsmål, der er stillet om afgiften af sikkerhedsudstyr.

Må jeg sammenfattende sige, at de to første forslag vil blive afvist af CD, hvorimod vi ikke har noget imod at deltage i en drøftelse i udvalget om de to sidste forslag. Men skal man tælle CDs stemmer med, må nedsættelsen af afgifterne være af en helt anden størrelsesorden.

Til slut skal jeg bemærke, at en debat om det danske afgiftssystem efter CDs opfattelse absolut er ønskelig. Det har jo vist sig nu, at flere af punktafgifterne har nået en højde, hvor de simpelt hen begynder at virke imod hensigten, nemlig ved at provenuet falder, hver gang man forhøjer afgifterne. Det har også længe været klart, at de seneste års forhøjelse af visse afgifter går stik imod det mål, Danmark i øvrigt har sat sig med hensyn til at lempe trafikken af varer og personer i forhold til vore partnere inden for det europæiske samarbejde. Derfor er det nødvendigt, at man får startet en debat om afgiftspolitikken, blot ikke, som SF foreslår, ud fra en nulvækstpolitik, der kun vil give større arbejdsløshed, og heller ikke ved at lægge 4 mia kr. oven i punktafgifterne. Det vil nemlig, som forslagsstillerne så rigtigt selv anfører i bemærkningerne, uvægerligt ramme lønmodtagerne.

Kaj Hansen (DKP):

Sigtet med de fire forslag, som SF har fremsat, er der sikkert ikke noget i vejen med. Det skulle jo dreje sig om at få en bedre energipolitik og et bedre miljø. Men styringen af disse ting ved hjælp af afgifter er vi ikke tilhænger af. Der skal ikke være nogen tvivl om, at det, vi ønsker, er en samfundsmæssig styring af energien og at skabe betingelser for det bedst mulige miljø. Men vi tror ikke på, at afgifter er vejen, og – og det vil jeg gerne tilføje – i særdeleshed ikke, når en sådan afgiftslovgivning ikke er et helt konstant indslag i en overordnet energipolitik og miljøpolitik. Derfor tror vi ikke, selv om vi skulle tage stilling til disse afgifter, at de kan behandles uafhængigt af den almindelige energipolitik og miljøpolitik. Vi tror, at disse ting må ses i en større sammenhæng.

Om olieafgiften, som også skulle indebære, at elafgiften bortfalder, erindrings jeg den debat, vi havde her i Folketinget den 8. marts 1977 – Folketingstidende 1976-77, 2. samling, sp. 318 – hvor hr. Ole Olsen fremsatte et forslag om motiveret dagsorden, som lød sådan:

»Idet Folketinget opfordrer regeringen til at trække forslaget om elafgift tilbage og i stedet fremlægge forslag om en råenergiavgift,

går tinget over til næste sag på dagsordnen.«

Det dagsordensforslag tog kommunisterne selvfølgelig stilling til, og jeg sagde dengang – sp. 339:

»Der er ingen tvivl om, at kommunisterne er imod denne elafgift. Vi ønsker ikke at erstatte en elafgift med en anden u hensigtsmæssig afgift, nemlig en råenergiavgift, så hvis SF og forslagsstilleren, hr. Ole Olsen, ville have os med på en sådan dagsorden, så skulle han have undladt at sætte den ene afgift i stedet for den anden. Derfor må konsekvensen blive, at vi må undlade at stemme for det af SF stillede dagsordensforslag.«

Jeg må sige, at vi altså ikke har skiftet opfattelse siden den tid, for vi tror ikke, at disse afgifter er vejen, og vi synes ikke, at mange af disse afgifter er lige hensigtsmæssige.

En anden af de afgifter, som SF foreslår, er af papirmasse. Jeg kan næppe tro, at SF har haft forslaget til høring nogen steder, for det indeholder i virkeligheden et kompleks af problemer. Det er f. eks. med fuld ret fremført, at i den udstrækning man indskrænker papirforbruget, udvider man plastforbruget, og plastforbruget er absolut ikke mere miljøvenligt end papirforbruget – tværtimod. Det er endvidere sådan, at der ikke automatisk ved en forhøjelse af afgiften på papirmasse sker større genbrug. Noget sådant må ind i en speciel lovgivning, hvor det helt klart fastsættes, hvordan noget sådant skal foregå.

De to næste forslag, som SF har fremsat, angår motorkøretøjer.

Med hensyn til forslaget om registreringsafgift vil man gå fra værdiafgift til afgift på motorydelse. Jeg skal ærligt indrømme, at jeg teknisk ikke kan overskue konsekvenserne af dette, men der er nogle ting, der springer i øjnene med det samme.

Hvis vi ser de motorstørrelser, som SF vil belægge med afgift, f. eks. 0-19 hk (DIN) og

[Kaj Hansen]

20-39 hk (DIN), så behøver man ikke at være spåmand for med det samme at fastslå, at motorstørrelserne så vil blive 19, 39, 59 og 79 hk (DIN). Det er klart, at fabrikanterne vil gå lige op til grænsen for den næste afgift. Hvis man nu kunne lave en bil med en motorstørrelse på f. eks. 29 hk (DIN), som var fornuftig at køre i, så opnår man i virkeligheden det modsatte. Så får man fabrikanterne til at sætte det op til 39 hk (DIN), for det falder ind under den samme afgift. Det kan næppe være hensigtsmæssigt at udforme forslaget på denne måde.

Jeg vil også sige, at det jo ikke altid er sådan, at større motorer bruger mere energi. Det hænger sammen med forskellige ting. Det hænger f. eks. sammen med, hvor blødt man behandler speederen i vognen. Det hænger også sammen med, hvor hurtigt man kører. Endelig hænger det sammen med, hvor mange kilometer man kører. Det er ikke, fordi kommunisterne vil foreslå at indføre taxameter i alle vogne, men det er da logisk, at det ikke alene afhænger af motorstørrelsen, det må også afhænge af, om man kører 10.000 eller 30.000 km. Det er næppe gennemtænkt. All right, vi vil da godt være med til at se på det, men det kræver vist også nogle tekniske udredninger for at se, om de intentioner, der er nedlagt i lovforslaget, overhovedet holder stik.

Det sidste forslag, om vægtafgift, er vi mere sympatisk stemt over for. Vi kan godt se, at der ville være noget fornuft i at nedsætte vægtafgiften, efterhånden som bilerne bliver ældre, men det er helt klart, som det også fremgår af lovforslaget, at det forudsætter periodiske syn. Disse periodiske syn har tidligere været til debat her i folketinget, og kommunisterne har udtalt sig for, at vi får gennemført disse periodiske syn, for vi tror, at de kan være med til på en fornuftig måde at forlænge bilernes levetid og begrænse importen.

Jeg kommer til at tænke på en ting her, når vi diskuterer miljø, når vi diskuterer besparelser. En af de mest effektive ting, man kunne gøre her i landet, var at forbyde saltningen af vejene om vinteren. Hvad det i virkeligheden koster samfundet af rustdannelser på bilerne, og hvordan de meget hurtigere bliver ædt op på grund af de store saltlag, som man udspreder på vejene, er ikke småting. Det ville være af stor samfunds-

mæssig betydning at forbyde saltning. Man kunne gruse, og man kunne også nedsætte farten efter forholdene.

Det viser, at der er andre veje at gå end afgiftsvejen, og derfor er problemet i virkeligheden at få udarbejdet den bedst mulige sammenhængende energiplanlægning og den bedst mulige miljølovgivning. Kommunisterne tror i hvert fald, at det kun i meget begrænset omfang kan klares over skatterne.

Bernhard Baunsgaard (RV):

Det er mange forslag, vi behandler her i eftermiddag på én gang. Det er forslag, der hænger sammen, og de har vel alle deres oprindelse i de forhandlinger, vi i sin tid – og »vi« er jo i denne forbindelse det første hold augustforligspartier og SF – havde om en råenergiafgift. Jeg skal gerne her til indledning sige, at det naturligvis ville have været mere rationelt med en råenergiafgift end den elafgift, vi fik, og som CD jo som bekendt må bære hovedansvaret for, men det er historie og vedrører ikke direkte forslagene.

Baggrunden for fremsættelsen af disse forslag er jo ønsket om oprettelse af den særlige fond. Jeg skal senere vende tilbage til den. Selvfølgelig, der ligger bag udarbejdelsen af forslagene, om, at det danske samfund bør ofre mere på forskningen i de varige energikilder, spare mere på ressourcerne af andre råstoffer og ofre flere penge i det hele taget på energiforskningen, det er vi enige fra radikal side med SF i. Det er letsindigt af os at tro, at det går nok i hvert fald vor tid ud, og at vi så kan overlade resten til vore efterkommere. Der bør handles nu på energiområdet og på ressourceområdet.

Så er der dette, at SF mener, vi skal fremskaffe disse penge gennem forskellige nye afgifter. Lige så enig jeg er med SF i udgangspunktet, lige så uenig må jeg nok være med dem i de forslag, der er fremsat her.

Der er tale om en papirafgift. Det skal spare ressourcer, nemlig træ. Der er allerede peget på, at det kun er et spørgsmål om at tilrettelægge træproduktionen fornuftigt. Men er det nu en heldig måde, det er foreslået på? Det dyreste papir er kludepapiret. Det skal være afgiftsfrit. Det billigste papir, avispapiret, skal der betales 1 kr. pr. kilo i afgift af. Vore aviser vil stige med et eller andet i nærheden af 1 kr. pr. dag. Jeg tror

[Bernhard Baunsgaard]

ikke, det er heldigt, slet ikke for et demokrati, at det gøres endnu besværligere og dyrere at have en god kommunikation til borgerne. Jeg vil her igen understrege, at også vi radikale mener, at genbrug af papir bør fremmes, men jeg tror ikke, at den måde, der er foreslået, er heldig.

Så er der foreslået en afgift på råolie, og da må jeg også sige, at den kan ikke få vor tilslutning i den form, hvori den er forelagt. Jeg tror, den vil have mange skadevirkninger, og andre ordførere har været inde på nogle af dem.

Så er der registreringsafgiften. Englænderne har jo tidligere haft en afgift, der stod i forhold til antallet af hestekræfter. De har for længst opgivet den som u hensigtsmæssig. En lille motor er ikke altid fordelagtig.

Endelig er der nedtrapningen af vægtafgiften i forhold til køretøjets alder. Vi har jo allerede i vor lovgivning fritaget helt gamle biler, men oprigtigt talt, jeg tror ikke på, at det i almindelighed vil være en heldig udvej at lade sådan en vægtafgift falde med alderen. En af de udveje, vi – og det er verden – sikkert kan glæde os til i de kommende år, er nok netop en videre udvikling af motorene, så de bliver mere ydedygtige i forhold til det krav, de har til benzin og olie, og hvad de ellers bruger, og hvis vi så herhjemme fremmer bevarelsen af de biler, vi netop har her i 1978, må vi altså konstatere, at vi beholder nogle gammeldags motorer, gammeldags også i den forstand, at de kræver alt for megen olie og benzin. Sikkerhedsudstyret står ganske sikkert også over for voldsomme forbedringer, så også af den grund tror jeg ikke, det vil være godt, om vi fremmer bevarelsen af gamle biler andet end netop som hobbysager. Jeg tror heller ikke, at registreringsafgiften af andre grunde er godt gennemtænkt.

Jeg vil slutte med at sige, at tanken, der ligger bag udarbejdelsen af disse forslag, er god nok, men gennemtænkt tror jeg ikke de foreslåede løsninger er.

Arne Bjerregaard (KrF):

Jeg er da helt klar over de gode hensigter, der ligger i SFs forslag. Jeg må desværre meddele, at kristeligt folkeparti ikke kan stemme for afgift på papir og ej heller for en olieafgift, altså lovforslagene nr. L 209 og L 210. De historiske kendsgerninger vil forhå-

bentlig overbevise forslagsstillerne om, at vi ikke sådan lige uden videre indskiber os i den slags afgifter. Selvfølgelig kan tiden måske engang ændre vores opfattelse af det hensigtsmæssige i slige afgifter, men ikke på nuværende tidspunkt i alt fald.

Med hensyn til lovforslag nr. L 211, registreringsafgiften af motorkøretøjer, er vi helt enige. Vi fremførte netop ved augustforliget, at vi måtte prøve at omlægge afgiften, så den tog hensyn til de benzinøkonomiske biler. Men jeg fremførte også under disse forhandlinger, at man ikke kunne sige, at motorstørrelsen var bestemmende for benzinøkonomien; det er den langtfra. Det afhænger af så meget, om en bil er energiøkonomisk, men ideen i det er vi helt med på, nemlig, at vi må prøve på at belønne indkøb af biler, som er energiøkonomiske, og da tror jeg nok, at vi, hvis vi var flere, der var velvillige over for målsætningen, kunne finde frem til en norm for, hvad der skal belægges med afgiften. Ja, det skal selvfølgelig det større forbrug af energi, men hvorledes finder vi frem til, hvad der betinger et større energiforbrug? Det vil vi i al fald gerne være med til i udvalget at finde ud af, så på den måde er vi særdeles positive over for lovforslag nr. L 211.

Dog er der en anden ting, vi også må tage hensyn til, og det er det sikkerhedsmæssige. Vi er vel klar over, at de større biler har en større sikkerhedsgrad end de mindre biler. Det er i al fald min fornemmelse. Jeg er ikke i besiddelse af materiale, der kan belyse forholdet mellem bilstørrelser og dødsulykker, men jeg har som sagt en fornemmelse af, at der i al fald må være et vist forhold, og det må man undersøge, inden man selvfølgelig skrider til værks og belægger de driftssikre biler med en for stor afgift i forhold til de ikke så driftssikre. De to ting må harmonere sammen.

Med hensyn til beslutningsforslag nr. B 78 om bortfald af udligningsafgiften er vi helt enige, både ud fra en miljømæssig målsætning og ud fra en energimæssig målsætning. Med hensyn til en aftrapning af vægtafgiften vil vi også gerne være med til at undersøge, om det vil være en rimelig foranstaltning for at udnytte den bilpark, vi nu engang har, på trods af alle de argumenter, som er kommet her i salen om, at man på grund af alle de nye ting, man nu har opfundet de sidste 3-4

[Arne Bjerregaard]

år, skal udskifte bilen osv. Det er nu ikke alverden, man har udtænkt i de sidste 4-5 år på dette område ud over visse sikkerhedsmæssige foranstaltninger, så de argumenter, der fremføres, er ikke så vægtige, at det ud fra en valutarisk målsætning ikke vil være rimeligt at kigge på, om vi ikke kunne sætte folk i arbejde ved at reparere vores nuværende vognpark og så undgå store indkøb af nye biler. Jeg mener i hvert fald, det er værd at overveje, og vi vil gerne være med til at kigge nærmere på dette forslag.

Hjortlund Christensen (DR):

De fire forslag, SF fremsætter, kan vi ikke umiddelbart støtte, selv om intentionerne kan være nok så velmenende, bortset fra at det planøkonomiske sigte ikke absolut er retsforbundets livret. Det, man i realiteten forsøger at gennemføre, er en rationering af forbruget af ressourcer ad skattevejen, og det tror vi ikke på i retsforbundet.

Lovforslag nr. L 209 tilsigter besparelser på, ja, man kan sige verdens ressourcer, og det vil jeg principielt tilslutte mig, men jeg er af den opfattelse, at der må gennemføres en helhedsløsning, måske endda i retning af det, hr. Bernhard Baunsgaard har givet udtryk for, en energiafgiftsvurdering, og det må i al fald gå i en anden retning end den, der her er skitseret.

Lovforslag nr. 210 om afgift af papirmasse har jo også et klart sigte, men spørgsmålet er, om befolkningen vil acceptere at gå ned i realløn, for det er i realiteten det, der bliver resultatet. Sigtet er jo genbrug, og hvis det genbrug skal effektiviseres på en måde, så det batter noget, koster det realløn.

Om lovforslag nr. L 211 om registreringsafgift kan man umiddelbart sige, at det er nok hip som hap, på hvilket grundlag denne afgift opkræves. Der er måske en lille forbedring i det forslag, der her er fremsat, men jeg tror, at der også er sociale aspekter i det. Man må huske på, at bilen er et redskab, som, havde jeg nær sagt, er lige så vigtigt som et par træsko, og dem er der dog endnu ikke lagt skat på.

Ifølge beslutningsforslag nr. B 78, stk. 2, skal der ske en aftrapning af vægtafgiften efter alder. Jeg tror, det er en absolut fejlurdering; det plejer at være en dyr affære at benytte gamle driftsmidler. Vor bilpark bliver

betydelig ældre, og det må absolut blive for kostbart for samfundet.

Men hele lovkomplekset har i realiteten et sigte, som der er behov for at gennemdrøfte. Desværre er mit parti ikke med i udvalget, men vi vil på afstand forsøge at vurdere tingene, efterhånden som de kommer frem.

Waldorff (VS):

Det er en lidt besynderlig samling forslag, SF har præsteret her, besynderlig på den måde, at umiddelbart er det i hvert tilfælde ikke særlig klart, hvad der egentlig er hovedsigtet med dem. Drejer det sig om ad skatteteknisk og afgiftsteknisk vej at føre miljøpolitik, eller drejer det sig måske i højere grad om et oplæg til en stram finanspolitik, hvor man så har et miljøpolitisk sigte?

I udgangspunktet må vi selvfølgelig sige, at en politik, der tager højde for ressourceforbrug og ressourceoverforbrug, er helt nødvendig. Så kan man diskutere, om SFs forslag er de rigtige. Nogle af tingene mener vi godt kan bruges, andre ville vi lave anderledes, men den betydelige finanspolitiske stramning, som ligger i forslagene, altså 4 mia kr., ganske vist med nogle modgående beløb, anser vi absolut ikke for ønskelig. Og vi anser den i grunden heller ikke for nødvendig. Her er det egentlig et temmelig vigtigt spørgsmål: er den nødvendig, er den ønskelig for SF? Det står der faktisk ikke et ord om, der står kun, at finansministeren anser det ikke for nødvendigt i øjeblikket, og det kan SF tilslutte sig, men hvad man egentlig selv mener på længere sigt, siger man ikke noget om.

De her uklarheder siger for mig noget om, at SF i virkeligheden har et sigte, der hverken er det ene eller det andet, men snarere en slags oplæg til kommende forligsforhandlinger med regeringen, og dem skal der nok komme nogle af. Jeg opfatter det sådan, at SF her kommer med et udspil, som gør, at man kan blive taget ind i varmen og blive taget alvorligt, når det kommer til at stå på igen med alle de her døre, der går op og i, og partier, der går ud og ind.

Så kunne man sige, at hvis intentionen fra SFs side var at foretage en grundlæggende afsløring af socialdemokratiets forligspolitik, så kunne der måske være en idé i det, forstået på den måde, at her kommer et parti, som

[Waldorff]

stiller sig vældig realistisk an, og så forhandler socialdemokraterne såmænd alligevel til højre i salen, det ved Gud og hvermand på forhånd, men nu viser SF det ved at være det her realistiske parti, som så bliver afvist ved den sidste dør ind til statsministeriet.

Jeg vil sige, at hvis det var den afsløringspolitik, man var ude efter, så skulle man gøre noget andet, noget i retning af det, som VS lavede i forbindelse med det sidste augustforlig, hvor man opstillede en plan for, hvordan man kunne få hundrede tusinde i arbejde ved at opstille nogle bestemte politiske krav, som ikke på forhånd udhulede en fornuftig energi- og miljøpolitik, men snarere gjorde det modsatte.

Jeg mener, at SFs forsøg på at anstille sig realistisk her betyder, at man går med på en politik, som man på forhånd kan sige vil skade den brede befolkning. Det må altså være hovedindtrykket af SFs samling forslag, at man gerne vil være med til at føre finansminister Heinesens finanspolitik, men – og det siger man ret direkte i fremsættelsestalen – man vil kun gå med til angreb på den brede befolkning, for så vidt man får lov til at lave en energi- og ressourcefond. Her må vi selvfølgelig spørge: hvad er det for en fond, der er stillet forslag om her? Det er for os at se temmelig uklart. Der er lidt tilskud til statslig forsknings- og produktionsvirksomhed, så er der tilskud til privat forsknings- og produktionsvirksomhed, og så er der noget med nogle tilskud til isolering, hvor vi i øvrigt nok er uenige, i hvert fald på nogle punkter, med SF. Altså alt i alt temmelig fåget, upræcist og ikke alt lige velbegrundet.

Jeg skal tage bare en enkelt ting, som drejer sig om, at man helt undlader at tale om den styring af ressourceforbrug, som simpelt kan opnås igennem påbud, og der er en helt traditionel diskussion imellem SF og VS, i hvilken udstrækning man skal benytte sig af påbud, f. eks. i elforsyningsloven, til at opnå nogle bestemte mål. Men vi vil sige, at sådan som det er formuleret, løst og fåget, omkring denne energi- og ressourcefond, kunne vi såmænd godt stemme for det alligevel, fordi det er en opfordring til regeringen om at komme med et lovforslag om en sådan fond, og det vil vi godt gå med til. Så kan vi jo kritisere og diskutere det forslag, hvis det nogen sinde kommer.

Med hensyn til de enkelte forslag vil jeg kun kommentere de tre af dem.

Med hensyn til det første, der handler om en afgift på råolie, er vi selvfølgelig enige i målet: at opnå en ressourcebesparelse og at fremme alternative og vedvarende energikilder. Der er selvfølgelig nogle problemer i det. Et af dem har SF allerede selv taget højde for, nemlig omkring petroleum til boligopvarmning, og det er sådan set også udmærket. Men der er også det problem, at afgift på råolie selvfølgelig også betyder øgede varmeudgifter for ganske almindelige familier. Nu er der ikke så mange tal, og jeg kan ikke umiddelbart overskue, i hvilken udstrækning det her vil gå op med den afgift, som man allerede har på olie, men så vidt jeg kan se, vil det ikke gå lige op.

Vi har været imod såvel elafgiften som olieafgiften, men vi vil nok sige, at vi kan godt støtte sigtet alligevel; det forudsætter bare, at der ikke er tale om en kradsen penge ind på en sådan olieafgift. Det vil f. eks. sige, at hvis man forestiller sig, at man skal hente et antal milliarder kroner ind på denne olieafgift – og det er vist den, der giver 3 mia kr., så vidt jeg husker – måtte det selvfølgelig krav være, at man slækker tilsvarende på moms, og det vil f. eks. sige noget i retning af at ophæve den sidste momsforhøjelse. Det løser ikke SFs problem, fordi SFs problem er at skaffe penge til denne her energi- og ressourcefond. Her vil vi sætte spørgsmålstegn ved, hvor velbegrundet det forslag kan være, og det kan i hvert tilfælde for os at se ikke være en begrundelse for at pålægge befolkningen en række afgifter, som yderligere udhuler reallønnen.

Også det andet lovforslag, som handler om en afgift på papirmasse, er sådan isoleret betragtet meget fornuftigt. Det skal, hedder det, fremme et genbrug og begrænse ressourceforbruget. Det er også fornuftigt at forsøge med sådan nogle ting at fremme beskæftigelsen.

Jeg vil godt kaste den idé ud, at man kunne opnå den samme effekt simpelt hen igennem påbud, altså påbud om, at papir af den og den kvalitet og til det og det brug skulle indeholde så og så meget genbrugspapir eller andre materialer. Det mener jeg egentlig ville være mere simpelt, og så ville man undgå, at man fik denne afgiftsforhøjelse. Det ville så til gengæld igen rejse problemet for SF:

[Waldorff]

hvordan får man nu finansieret denne her fond, som vi skal forhandle med regeringen om? Og det er selvfølgelig ærgerligt, kan jeg godt se.

Der er også en anden diskussion, som jeg lige synes skal rejses, nemlig den, der handler om importbegrænsning. Umiddelbart kan man selvfølgelig sige, at det er da fornuftigt at begrænse importen af en hel masse træ, som koster så og så mange hundrede tusinde træer i Sverige, men jeg synes ærlig talt, at forslaget tangerer den rene og skære nationalisme, hvis jeg har forstået det rigtigt, nemlig sådan, at eksportvarer er fritaget. Det vil sige, at rovdrift på ressourcer ikke gør særlig meget, bare vi sørger for at eksportere den papirmasse, der bliver frembragt. Det synes jeg er et yderst besynderligt synspunkt, og det kan for mig at se på ingen måde forsvares. Men det skyldes, at vi vender os imod en nationalistisk politik.

Igen vil jeg sige, at hvis vi skulle acceptere en afgift som et middel til at styre ressourceforbruget, så måtte det være sådan, med en eller anden omfordeling for øje, slækkede på andre afgifter, og her vil jeg igen sige: det kunne muligvis være fornuftigt, hvis det betød, at man sænkede momsen. Men igen altså ville det for mig at se være en mulighed igennem påbud at opnå nøjagtig de samme miljømæssige hensyn, som SF er ude efter med sine forslag her. Det kunne man diskutere.

Det sidste forslag, det, der drejer sig om registreringsafgift, ligner noget, som VS tidligere har været ude med, og vi kan egentlig være meget enige i det rimelige i at lave en sådan differentieret registreringsafgift. Jeg føler mig ikke spor overbevist af de indvendinger, der har været imod forslaget, at det skulle være uhensigtsmæssigt, og at det skulle give forkerte resultater, at man lægger afgiften på antallet af hestekræfter, men det kan da godt være, der kan argumenteres for det. I hvert tilfælde er intentionen: at lægge højere afgifter på stærkt ressourceforbrugende og i øvrigt miljøødelæggende biler selvfølgelig helt fornuftigt, og det vil vi kunne tilslutte os. Der er altså en del af argumentationen, som måske er mindre heldig, nemlig den, som igen tangerer en nationalistisk argumentation omkring importen, men det, som er det vigtige i det her, det vil jeg nok fastholde, er; at

vi kan støtte et indgreb imod import, for så vidt som det drejer sig om nogle produkter, som vi anser for absolut skadelige, og disse benzinslugende uhyrer anser vi for absolut skadelige, og derfor kan vi støtte det importbegrænsende perspektiv, som ligger i SFs forslag.

De sidste forslag skal jeg ikke kommentere, da de i denne sammenhæng, altså i forbindelse med dette samlede oplæg til forligsforhandlinger, nok er mindre betydningsfulde.

Ole Olsen (SF):

De 6 forslag, som er fremsat af SF, og som skal behandles i dag, udgør en helhed i den forstand, at de alle centrerer sig om resourceproblemer enten direkte eller indirekte.

Forslagene falder rent opbygningsmæssigt i to grupper, lovforslag nr. L 209 om afgift af mineralske olier og olieprodukter og nr. L 210 om afgift af papirmasse og varer heraf, og sammen med disse to lovforslag, som behandles nu, hører beslutningsforslag nr. B 80 om oprettelse af en energi- og ressourcefond, som vi skal behandle senere i dag.

Den anden gruppe udgøres af lovforslag nr. L 211 om ændring af lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m. v. og beslutningsforslag nr. B 78 om vægtafgift af motorkøretøjer m. v. Disse to forslag er til behandling nu, mens beslutningsforslag nr. B 79, der hører sammen med disse to forslag, kommer til behandling senere i dag.

For at undgå misforståelser – og de er dukket op et par gange, måske især fra hr. Waldorffs side – skal jeg understrege, hvad der allerede er sagt i den skriftlige fremsættelse, at disse forslag ikke har et finanspolitisk sigte, og at SF med disse forslag ikke tilsigter en økonomisk stramning. De er derfor heller ikke noget oplæg til et forlig med regeringen om en indkomspolitik eller noget som helst i den retning. Vi synes, at der allerede er foretaget alt for vidtgående en økonomisk stramning, og vi synes, at arbejdsløshedstallene taler deres tydelige sprog i denne retning.

SFs sigte med de fremsatte forslag er primært at skabe en debat om energi- og ressourcemæssige problemer og om, med hvilke midler man kan føre en fornuftig energi- og ressourcepolitik. Hermed skal naturligvis ik-

[Ole Olsen]

ke være sagt, at vi ikke gerne så de fremsatte forslag vedtaget efter deres ordlyd, det gør vi gerne, for vi tror, det vil være til gavn for den danske befolkning, men vi nærer imidlertid ingen illusioner i den retning. Vi erkender, at nye tanker i politik som andre steder tager tid for at trænge igennem. Vi har ved mange tidligere lejligheder fremsat forslag her i tinget, der indeholder nytænkning. Mange af disse ting er enten gennemført eller på vej til at blive det, og så må vi se stort på, at det ikke direkte er et forslag fra SF, der bliver gennemført, men at en eller anden regering lægger navn til forslaget. Vi håber også på, at de forslag, der er til behandling i dag, vil præge den kommende tids debat og give sig udslag i den politik, der i praksis føres her i landet.

Jeg tror, at de fleste her i landet stadig har den forrige oliekrise så tæt inde på livet, at de har en vis forståelse for, at den sorgløse tid med hensyn til energiforbrug er forbi. Med udsigt til en ny og langt værre oliekrise under optræk om 7-8 år burde alle efterhånden indse, at det ikke er for tidligt at begynde forberedelserne. Lader vi blot stå til og siger: den tid, den sorg, vil de omstillingsvanskeligheder, som krisen vil medføre for os, måske blive så store, at de ødelægger dansk økonomi. Hvad vi end foretager os, kan vi være sikre på, at omstillingsvanskelighederne bliver ubehagelige nok endda.

Jeg kan i denne forbindelse, specielt over for CD, bemærke, at jeg fatter ikke, hvordan CD har fået fat i noget som helst om nulvækstteori. Det er ikke nævnt med et ord, og SF går mig bekendt ikke ind for nogen nulvækstteori.

Ganske tilsvarende udsigterne til en energikrise har vi udsigt til at blive stillet over for mangel på en lang række råvarer i fremtiden. Vi må blot formode, at disse mangler vil optræde senere end oliemangelen. Vi har i den buket af forslag, der foreligger fra SF, udvalgt papir. Vi kunne måske med lige så stor ret have udvalgt andre råvarer.

Et særkende ved de forslag, der ligger her, er, at det stort set ikke er forslag, som siger til befolkningen: I må ikke gøre dette, eller I skal gøre hint. Men heraf følger naturligvis ikke, at vi er modstandere af at benytte forbud, påbud eller udstedelse af normer som led i en energi- og ressourcepolitik. Vi er fuldt ud klare over, at det simpelt hen er en

nødvendighed også at benytte den slags midler i denne politik.

Vi mener imidlertid ikke, at disse midler altid er de mest hensigtsmæssige. Vi tror tværtimod, at det i en lang række tilfælde vil være en fordel at anvende den økonomiske politik eller, om man vil, prismekanismen som styringsinstrument i en fornuftig energi- og ressourcepolitik.

Fra regeringens side kan man naturligvis sige, at man har belagt energi og en række ressourcer med afgifter, der kan virke med til at spare på forbruget af disse ressourcer. Det har skatte- og afgiftsministeren allerede fremført i dag, og det er også fremført, så vidt jeg erindrer, af den socialdemokratiske ordfører.

De forskellige afgiftslove, vi har vedtaget i denne retning, bærer imidlertid absolut ikke præg af at være led i energi- og ressourcepolitik. Man kan f. eks. nævne den gældende olieafgift, der friholder erhvervslivet, medens private forbrugere må betale. Man må spørge: skal erhvervslivet da ikke spare på energien? Samtidig må vi som krav til en ideel lovgivning, især når det drejer sig om energien, forlange, at der stilles sådanne midler til rådighed for befolkningen med henblik på at opnå energibesparelser, at nettovirkningen af lovgivningen ikke bliver en samling merudgifter for befolkningen, men alene bliver en besparelse af de ressourcer, det drejer sig om. Vi skal erkende, at dette ideal er svært at opnå. Vi har gjort det, så godt vi kunne, og har vi ramt lidt ved siden af med disse forslag, må vi naturligvis beklage det.

I modsætning til, hvad vi har tilsigtet med de fremsatte forslag, mener vi, at regeringen har brugt afgifter på energi udelukkende eller så godt som udelukkende med finanspolitisk sigte. Vi tror, at dette er særdeles uklogt af regeringen. Vi får utvivlsomt brug for befolkningens forståelse for at arbejde med afgifter og tilskud på energiområdet og på ressourceområdet i øvrigt. Går regeringen ret langt med afgifter med finanspolitisk sigte i denne retning, er der ikke tvivl om, at denne forståelse kan blive svært at opnå. Der er eksempler nok på partier her i tinget, der vil kaste sig over enhver afgift, lige meget hvor fornuftig og hvor socialt afbalanceret den end er.

Svagheden ved at anvende den økonomiske politik som et led i ressource- og energi- politikken er, at det nok tager ganske lang

[Ole Olsen]

tid at indrette vort økonomiske system i denne retning. Selv om hele dette ting i dag var enig om den linje, der lægges frem af SF, vil der gå en rum tid, inden denne politik kunne give sig udslag i praktisk politik, og inden den ville nå at virke.

Desværre er der heller intet, der tyder på, at dette ting er enig med os. I teorien synes socialdemokratiet og det radikale venstre ikke at befinde sig så forfærdelig langt fra os. I det mindste synes de forhandlinger, vi havde med disse partier om råenergiafgiften, ikke at tyde på nogen særlig stor afstand. Desværre synes bare andre problemer hele tiden at være vigtigere for disse partier. Jeg er bange for, at tiden vil vise, at begge disse partier har gjort sig skyldige i en katastrofal fejlbedømmelse i deres prioritering af de nødvendige politiske tiltag.

Endelig kan man naturligvis heller ikke se bort fra, at socialdemokratiet, det radikale venstre og SF ikke har et flertal her i tinget. Spørgsmålet er blot, om situationen ville være den samme, hvis de to andre partier foretog en mere rimelig prioritering og vi fik forklaret problemstillingen for befolkningen.

Jeg skal afslutte disse mere generelle bemærkninger med at sige, at SF mener, det er på høje tid, at folketinget og dets partier kommer i gang med en debat om de problemer, jeg her har talt om, og at vi så hurtigt som muligt kommer i gang med at foretage de omstillinger af den danske økonomi, som givetvis vil vise sig at være en nødvendighed inden alt for mange år. Gør vi det ikke, kan kommende krisesituationer gå hen og blive ødelæggende for dansk økonomi og for befolkningens levestandard.

Om de enkelte forslag skal jeg sige, at lovforslag nr. L 209 sammen med beslutningsforslag nr. B 80 stort set indeholder de ideer, som råenergiafgiften byggede på. Disse to forslag tilsammen fremtræder også som de vigtigste i forslagsbuketten og er langt de mest vidtrækkende i økonomisk henseende.

Det supplerende forslag, lovforslag nr. L 210, handler som omtalt om afgift af papirmasse og varer heraf. Det er i økonomisk henseende mindre vidtgående end de to tidligere omtalte forslag. Meningen med forslaget er naturligvis ikke at gennemføre en fordyrelse af papirforbruget. Tværtimod kunne man sige, at hvis lovforslaget fuldt ud virkede efter sin hensigt, dvs. tvang papirforbruget

over på de sorter papir, der udtrykkelig er undtaget fra afgiften, ville der ingen afgifter være at betale. Vi er naturligvis klar over, at dette ikke bliver tilfældet. Prisen, befolkningen kommer til at betale for en højere grad af genbrug af papir og produktion af papirmaterialer, der ellers ikke anvendes rationelt, bliver derfor en højere pris for papir, der omfattes af afgiften. Vi mener, at det mål, vi tilsigter, er prisen værd. Andre kan så gøre deres overvejelser over, om de mener det samme.

De tre andre forslag drejer sig alle om biler. Lovforslag nr. L 211 om ændring af registreringsafgiften søger via en omlægning fra en vær디아fgift til en afgift efter motorens ydelse at give et incitament til anvendelse af mindre biler og mindre benzinkrævende biler. Et direkte sigte med lovforslaget har også været at friholde sikkerhedsudstyr fra den særbeskatning, der i dag finder sted heraf.

Der er bemærket her i dag, at antal hk måske ikke er det bedst egnede middel at bruge som beskatningsgrundlag. Vi er da opmærksomme på, at man måske direkte kunne måle benzinforbruget, men vi mener nu nok, at ydelsen groft set svinger proportionalt med benzinforbruget, og vi har i højeste grad taget administrative hensyn ved at vælge netop hk-antallet.

Det har været meget svært for os at foretage provenumæssige beregninger af lovforslaget. Vi har sigtet mod at opnå uforandret provenu under forudsætning af samme bilimportsammensætning som i dag. Selvsagt bør virkningen af lovgivningen efter vor opfattelse være et formindsket provenu på grund af den ændrede importsammensætning. Til trøst for skatte- og afgiftsministeren og finansministeren kan jeg så gøre opmærksom på, at også ganske betydelige valutabesparelser kan opnås ved lovforslaget. Endelig vil lovforslaget som nævnt i bemærkningerne til lovforslaget medføre en stærk forenkling af toldvæsenets administration.

Beslutningsforslag nr. B 78 indeholder sammen med to andre forslag et forslag, der vel må karakteriseres som den vigtigste bestanddel af beslutningsforslaget, nemlig om en aftrapning af vægtafgiften efter motor-køretøjets alder. Sigtet med forslaget er klart at søge at forlænge bilernes levetid. Vi har fundet, at en sådan ændring nødvendiggjorde et ledsagende forslag om periodiske syn

[Ole Olsen]

af motorkøretøjer. Jeg skal her bemærke, at de bemærkninger, som er gjort i dag om ønskeligheden af at få skiftet bilparken hurtigere ud, ikke gør det nødvendige indtryk på mig. Jeg tror nok, at vi i vores ressourcepolitik må tilsigte en forlængelse af bilernes levetid.

Den samlede virkning af lovforslag nr. L 211 og beslutningsforslag nr. B 78 turde være en klar besparelse på importen af biler og dermed tillige en valutarisk besparelse. I samme retning vil besparelsen i benzinimporten virke.

Jeg skal slutte af med at sige, at resultatet af de fremsatte forslag ved siden af de virkninger, som jeg har fremhævet, vil være en stærkt øget beskæftigelse. Dette turde være en særdeles ønskelig bivirkning. Jeg skal takke for den tilslutning, der trods alt har været til forslagene, og det er da klart, det fremgår også klart af den skriftlige fremsættelse og vel også af min ordførelse, at vi selvfølgelig er klar til at diskutere sagen i udvalget. Nu er det jo sådan, at forslagene skal i skatte- og afgiftsudvalget. Der er fremført det ønskelige i, at disse sager måske snarere blev behandlet i miljøudvalget, men nu har vi jo engang fået fastslået her i folketinget, at skatte- og afgiftssager behandles i skatte- og afgiftsudvalget, så der er ikke rigtig noget at gøre ved denne ønsketænkning om, at de skal behandles i miljøudvalget ud fra et overordnet synspunkt.

Bernhard Baunsgaard (RV):

Det skal bare blive en ganske kort bemærkning. I teorien, sagde hr. Ole Olsen, er SF og de radikale nok ikke uenige om den alvorlige energisituation, men vi radikale burde som socialdemokratiet prioritere løsninger højere.

Jeg skal ikke her blande mig i socialdemokratiets prioritering, men vi må nok være realistiske; radikale og SFere er jo også tilsammen temmelig langt fra et flertal. Vist gungrer vi, SF og radikale hver for sig og tilsammen, men det mente musen også, da den gik over broen sammen med elefanten.

Kaj Hansen (DKP):

Hr. Ole Olsen forudsagde en ny oliekrise om 7-8 år. Nu vil jeg gerne erindre om, at den såkaldte oliekrise, vi havde, skyldtes ikke

mangel på olie, men nogle helt andre ting. Det var et spørgsmål om at tvinge nogle priser i vejret, som de store olieselskaber nød godt af. En opgørelse i USA har vist, at de store olieselskaber aldrig nogen sinde har tjent så meget, som de gjorde under den såkaldte oliekrise. Hvis der skulle være optræk til en oliekrise om 7-8 år, er årsagerne sikkert de samme.

Så vil jeg gerne spørge hr. Ole Olsen: hvor ligger den beskæftigelsesmæssige effekt i de forslag, SF har fremsat? Den kan man i hvert fald ikke se af bemærkningerne.

Ole Olsen (SF):

Nu synes jeg ikke at hr. Kaj Hansen bør bedømme den beskæftigelsesmæssige virkning ud fra afgiftsforslagene alene. Det er klart blevet tilkendegivet af mig, at alle 6 forslag bør ses under ét. Jeg kan da påpege to punkter, hvor det er ganske indlysende. Det er anvendelsen af den fond, der er tale om, til de formål, som er foreskrevet i fonden, og det drejer sig specielt, kan man da sige, om et sådant forslag som afviklingen af vægtafgiften og en samtidig indførelse af periodiske syn. Jeg går ud fra, at hr. Kaj Hansen vil erkende, at dette forslag alene medfører en ganske væsentlig beskæftigelsesforbedring.

(Kort bemærkning).

Kaj Hansen (DKP):

Det er rigtigt, at periodiske syn selvfølgelig kan give beskæftigelse til nogle mekanikere, der skal reparere bilerne, men det kan vi jo gennemføre helt uafhængigt af de øvrige afgiftsforslag, der er fremsat.

Det andet er de penge, som skulle i den såkaldte fond. Nu ved vi godt alle herinde, at det er blåløst. Vi har også hørt skatte- og afgiftsministeren sige, at de går i samme kasse. Det ville de penge også gøre, der her var tale om, og den dag, man skulle bruge dem, ville man formentlig sige, at det har vi ikke råd til. Og hvad havde man så i grunden fået ud af den fond?

(Kort bemærkning).

Ole Olsen (SF):

Det kan være ganske vanskeligt at svare hr. Kaj Hansen. Det er, som hvis hr. Kaj

[Ole Olsen]

Hansen spørger mig, hvornår jeg er holdt op med at tæve min mor. Jeg synes, at hr. Kaj Hansen forsøger at postulere en helt anden situation end den, der er fremlagt i SFs forslag. Vi har udtrykkelig skrevet, at der forudsættes ikke nogen finanspolitisk stramning. Det vil sige, at de penge, der kommer ind, bliver brugt. Så kan det ikke nytte noget, at hr. Kaj Hansen forsøger at opstille en eller anden teoretisk situation, hvor pengene hober sig op og derfor har en negativ virkning på beskæftigelsen. Det er ikke den situation, som foreligger i de forslag, som SF har lagt frem.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslagenes overgang til anden (for forslaget til folketings beslutnings vedkommende (sidste)) behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

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

Den næste sag på dagsordenen var:

8) Første behandling af:

Forslag til folketings beslutning om periodiske syn af motorkøretøjer m.v. [af Ole Olsen (SF) m. fl.].

(Beslutningsforslag nr. B 79. Fremsat 8/3 78).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Justitsministeren (Erling Jensen):

Regeringen er positivt indstillet over for at igangsætte en udvikling, der over en årrække vil indebære en udvidelse af de periodiske syn, således at ordningen kommer til at omfatte alle biler.

Som bekendt fremsatte regeringen i augustsamlingen sidste år et forslag om periodisk syn af alle personbiler hvert andet år

efter det femte år, og vi er da også helt parate til at overveje andre alternativer. Blot er det afgørende, at man har opmærksomheden henledt på, at de synshalsudvidelser, vi i øjeblikket arbejder med, og de personaleudvidelser, der er bevilget på finansloven for i år, skal anvendes til nedbringelse af ventetiderne. De vil derimod ikke kunne dække en udvidelse af aktiviteterne. Enhver udvidelse af de periodiske syn indebærer ansættelse og uddannelse af yderligere personale og tilvejebringelse af nye synshaller. Derfor bør udvidelsen have form af en glidende udvikling over en årrække.

Spørgsmålet overvejes i øjeblikket i regeringen, og i justitsministeriet er vi ved at foretage en række beregninger med henblik på at opstille forskellige modeller for en gradvis udvidelse af omfanget af periodiske syn.

Otto Mørch (S):

Jeg kan gøre det meget kort. Jeg kan fuldt ud tilslutte mig ministerens synspunkter vedrørende dette SF-forslag. Der kan være meget godt i det, og derfor er vi åbne over for nærmere at undersøge, hvilke konsekvenser der ligger i forslaget.

Jeg tror ligesom ministeren, at det bliver nødvendigt med undersøgelser, og jeg tror også, jeg kan fastslå allerede nu på socialdemokratiets vegne, at vi ikke kan tage det i én mundfuld. Det har vi ikke kapacitet til hverken uddannelsesmæssigt eller på anden måde, men vi er åbne over for en videre positiv drøftelse.

Voigt (FP):

Beslutningsforslaget starter med, at folketinget opfordrer regeringen til at gennemføre periodiske syn af motorkøretøjer. Der må mangle et par ord, for det kan man ikke opfordre regeringen til uden ved en lovændring. Man kan opfordre regeringen til at fremsætte et lovforslag, således at de nugældende bestemmelser bliver ændret, for det er således, at i færdselslovens § 78, stk. 1, 2. pkt., bemyndiges justitsministeren til at fastsætte bestemmelser om periodiske syn af varevogne, lastvogne og enkelte andre køretøjer. Enten må man altså udvide denne bemyndigelse, eller også må man lave en tilføjelse til § 78. Måske skulle man helt sløjfe den nuværende § 78 og lave en helt ny, såle-