

## [Ministeren for offentlige arbejder]

Vi ved f. eks. alle, at der har været og utvivlsomt stadig er medlemmer her i tinget, som foretrækker en såkaldt biltogsløsning. Beslutningsgrundlaget har ligget på folketingets bord siden 1975 og blev indgående drøftet i vinteren og foråret 1976 i trafikudvalget, før sagen på ny kom til afgørelse her i salen. Så vidt jeg kan vurdere, er der ikke kommet væsentlige oplysninger frem, som kan tænkes at føre til en anden vurdering af dette projekt.

På tilsvarende måde har en hel eller delvis fast forbindelse mellem Jylland og Sjælland via Samsø ved flere lejligheder været fremført og er også indgået i folketingets vurderinger. Også her har jeg dog svært ved at forestille mig, at der skulle komme væsentlige nye oplysninger frem, som kan rokke det standpunkt, et stort flertal her i tinget hidtil har haft, nemlig at den første faste forbindelse mellem landsdelene skal gå over Store Bælt.

Folketinget har ligeledes tidligere taget stilling til spørgsmålet om at udforme strækningen over Østerrenden som bro, således som bestemt i loven, eller som tunnel for bil og bane. Som bekendt foretrak et flertal at blive stående ved lovens løsning.

Den forventede trafikudvikling har ifølge sagens natur altid været en væsentlig del af beslutningsgrundlaget. Under alle omstændigheder vil vi fortsat følge øst-vesttrafikkens udvikling i de kommende år og ud fra de til enhver tid foreliggende seneste oplysninger tage bestik af fremtiden. Jeg forestiller mig derfor, at der under alle omstændigheder, inden arbejdet med Storebæltsforbindelsen genoptages, vil foreligge en fornyet og ajourført vurdering både af den tekniske side og af den til den tid forventede trafikale udvikling. Svarende hertil vil der selvsagt til sin tid blive foretaget fornyede og ajourførte vurderinger af trafikindtægterne og disses forhold til omkostningerne. På samme måde vil de hidtidige overvejelser om alternativet til en fast forbindelse, nemlig fortsat færge-drift på Store Bælt og Kattegat, naturligvis blive holdt à jour, således at beslutningsgrundlaget også på dette punkt til sin tid vil være fuldstændigt. Som det fremgår, vil der, alene som følge af at der nu går en kortere årrække, være relevante forhold, trafikale, økonomiske eller tekniske, som kan tænkes

at ændre sig, og som vi derfor nødvendigvis må holde under observation i den kommende tid. Jeg vil derfor finde det meget naturligt – og er helt indstillet på – at drøfte dette forhold nærmere med folketingets udvalg om offentlige arbejder.

Med denne redegørelse håber jeg, vi fra regeringens side har givet svar på alle de væsentlige spørgsmål, som beslutningen om at udskyde broprojektet naturligt rejser, og dermed skabt den nødvendige klarhed. De spørgsmål, som jeg ikke har behandlet i denne redegørelse, eller som man ikke finder fyldestgørende belyst i denne indledende redegørelse, er jeg selvsagt beredt til at gå ind på i den debat, som kommer efter denne redegørelse.

**Første næstformand (Erlendsson):**

Ministerens redegørelse vil komme til forhandling torsdag den 19. oktober.

Den næste sag på dagsordenen var:

**2) Første behandling af:**

*Forslag til lov om ændring af lov om afgift af benzin og af lov om afgift af visse detail-salgspakninger samt af lov nr. 411 af 20. august 1976 om ændring af forskellige love om forbrugsafgifter.*

(Lovforslag nr. L 32. Fremsat 10/10 78).

Lovforslaget sattes til forhandling.

*Forhandling***Camre (S):**

Ved det første augustforlig i 1976 blev bl. a. afgifterne på benzin, te og kaffe forhøjet, og den lovgivning, der blev gennemført dengang, skulle revideres i indeværende folketingssamling.

På baggrund af den samlede økonomiske situation har regeringen skønnet, at det ikke er acceptabelt at lade disse afgiftsforhøjelser falde bort, idet det vil svække statskassen med et beløb i størrelsesordenen 1 mia kr., og derfor ønsker man de pågældende afgifter gjort permanente.

I det foreliggende forslag er der en lille teknisk ændring af indbetalingstidspunktet for benzinafgiften og en praktisk ændring

[Camre]

vedrørende det nævn, som skal tage stilling til visse sager i forbindelse med benzinafgiften. Nævnet har vist sig delvis at være overflødig, hvorfor det nedlægges, og det arbejde, som nævnet har at udføre, overføres til det nævn, som er nedsat i medfør af merværdiafgiftsloven.

Endelig indeholder lovforslaget en ændring af lov om afgift af detailsalgspakninger, en lille teknisk rettelser, kan man sige, hvorved pakninger på 20 cl – altså små pakninger – som fremstilles af lamineret materiale, ligesom pakninger, der er lavet af andet materiale, bliver fritaget for afgift.

Jeg kan på den socialdemokratiske folketingsgruppes vegne give tilslutning til samtlige de fremsatte forslag.

#### Nauerby (FP):

De tre lovforslag, der er til første behandling under dette og de næste punkter på dagsordenen, drejer sig om tre afgiftslove. Vi er jo ikke ukendte med afgiftslove i dette ting. Ifølge aftalen ved augustforliget i 1976, det første augustforlig, skulle disse love tages op til revision i indeværende folketingsår her, vel nok med den tanke, at de ekstra byrder, der dengang blev vedtaget, måske ikke skulle være et varigt onde for den bilende befolkning.

Men desværre har augustforligsmagerne ikke holdt deres løfter om, at de byrder, der blev pålagt befolkningen, ville hjælpe på landets økonomi. Nu kommer skatteministeren og siger, at på baggrund af den statsfinansielle situation kan regeringen ikke anbefale en tilbagevenden til de i 1976 gældende afgifter.

Tror skatteministeren, at det kan hjælpe på økonomien at lægge stadig øgede byrder på de arbejdere, der er tvunget til at bruge deres bil for at komme på arbejde, eller på de mange erhvervsdrivende, der er afhængige af deres biler?

Fremskridtspartiet har ikke ændret holdning, siden afgiftsforhøjelserne blev vedtaget i 1976. Desværre har skatteministeren ændret holdning. Ifølge betænkningen afgivet af skatte- og afgiftsudvalget den 19. august 1976 mente daværende medlem af udvalget hr. Anders Andersen, at disse love ville forøge erhvervslivets omkostninger og dermed direkte eller indirekte svække konkurrenceevnen.

Det viser sig i dag at være rigtigt, hvad det daværende medlem hr. Anders Andersen mente. I fremskridtspartiet mener vi, at vi i stedet for at fortsætte med de høje afgifter skal gennemføre besparelser inden for den offentlige sektor, så der bliver mulighed for at nedsætte erhvervslivets byrder.

Skatte- og afgiftsministeren skriver i sin fremsættelse af lovforslag nr. L 32, at det væsentlige i lovforslaget drejer sig om at få ophævet revisionsbestemmelsen i loven om afgift på benzin, vedtaget i august 1976, samt i loven om afgift af visse detailsalgspakninger. Men videre skriver ministeren:

»Endelig er foreslået nogle mindre ændringer i benzinafgiftsloven.«

En af disse mindre ændringer går ud på, at afgiften af den afgiftspligtige mængde for en måned skal indbetales til toldvæsenet inden udgangen af den følgende måned, imod at den nu først skal betales efter 2 måneder. Jeg synes nok, det for branchen er en ikke uvæsentlig forringelse af vilkårene. Jeg vil gerne spørge skatteministeren, hvor meget ændringen betyder i renteprovenu for det offentlige.

Når vi nu behandler benzinafgiftsloven, vil jeg rejse spørgsmålet, om det ikke var en god idé at omlægge benzinafgiften fra nu at være en literafgift til at være en kroneafgift sat i forhold til forbrugerprisen. Så ville en rabat – som jo er meget brugt i disse dage fra visse selskabers side – på 2, 4 eller 10 øre pr. liter virkelig betyde noget, da afgiften er ca. 3 gange så høj som selve prisen. En tilsvarende nedsættelse af afgiften ville få prisnedsættelsen til at slå mere igennem til gavn for forbrugerne og nedsætte omkostningerne for vore erhverv og for den, der skal køre på arbejde.

#### Fogh Rasmussen (V):

Det foreliggende lovforslag indeholder 4 punkter, hvoraf de 3 er mindre, tekniske ændringer, medens det ene er et centralt led i regeringens finanspolitik.

Ved augustforliget i 1976 blev der aftalt en række afgiftsforhøjelser, bl. a. en forhøjelse af benzinafgiften med godt 35 øre pr. liter og af kaffeafgiften med 3 kr. 70 øre pr. kg, samt indført en teafgift på 5 kr. pr. kg. Disse afgiftsforhøjelser blev gjort midlertidige i den forstand, at de skulle tages op til revision i

[Fogh Rasmussen]

folketingsssamlingen 1978-79. Det er det, der nu sker. Regeringen foreslår at slette revisionsbestemmelserne. Det vil i praksis sige, at afgifterne forbliver på det nuværende niveau.

Venstre støtter regeringens forslag om at beholde de nuværende afgiftssatser på benzin, kaffe og te. Hvis nemlig afgifterne føres tilbage til niveauet før august 1976, vil staten lide et provenutab på ca. 1 mia kr. årligt. Hermed ville forudsætningerne for regeringens økonomiske politik være bristet. Venstre anser det for nødvendigt med den finanspolitiske stramning på knap 6 mia kr., som regeringen har lagt op til, og støtter derfor bevarelsen af de nuværende afgiftssatser.

Vi er naturligvis opmærksomme på, at f. eks. benzinafgiften medfører en fordyrelse af produktionen. Nu skal man blot huske på, at der jo ikke er tale om at forhøje afgifterne, men alene om at beholde dem på deres nuværende niveau. Dertil kommer, at hvis der tages hensyn til inflationen, så er den reale værdi af eksempelvis benzinafgiften faldet i de sidste 9-10 år. I maj 1969 var benzinafgiften på 77 øre pr. liter, og siden september sidste år har den været 132 øre pr. liter. Det er en stigning i afgiften på 71 pct., men i den samme periode er forbrugerprisindekset steget med 122 pct., når der renses for befordringsudgifter. Benzinafgiften på 132 øre svarer således til kun 60 øre, hvis den måles i 1969-værdi. Der er altså tale om et fald i forhold til 1969 på 17 øre. Derfor er der måske knap så megen grund til klage over de høje benzinafgifter, som man ofte kunne få indtryk af.

Venstre støtter også regeringens forslag om at bringe indbetalingsfristerne for benzinafgiften i overensstemmelse med indbetalingsfristen i den øvrige punktafgiftslovgivning. Må jeg sige til den foregående taler, at der kan vist ikke være stor forskel, når man ændrer indbetalingsfristen til udløbet af den følgende måned fra den nuværende regel om første hverdag i den næstfølgende måned. Det kan kun give en forskel på nogle få dage.

Vi støtter også nedlæggelsen af det særlige klagenevæn og ændringen af emballageafgiften, så den nævnte konkurrenceforvriddning undgås.

Vi tilsiger ministeren en velvillig behandling af lovforslaget.

**Kallesøe (KF):**

Lovforslaget indeholder ændringer, som erfaringen med loven har gjort ønskelige. Det konservative folkeparti vil gerne se på en ajourføring af de bestemmelser, som er indeholdt i loven.

Jeg ser sådan på det, at der er tre hovedpunkter i dette lovforslag. Man vil skabe ensartede regler for punktafgifter, selv om det i dette tilfælde betyder en stramning af betalingsbestemmelserne. Man vil nedlægge et nævn, som det har vist sig der ikke er behov for. Det betyder en administrativ lettelse, og det betyder en lettere administration. For det tredje vil man skabe konkurrencelighed mellem de forskellige typer af emballage.

Vi vil gerne medvirke til i udvalget at se på ændringer, som kan gøre denne lov mere let at administrere, og som kan give mere ensartede bestemmelser i lovgivningen.

**Villy Jørgensen (CD):**

Jeg vil gerne indlede med, for at der ikke skal være nogen misforståelse, at bemærke, at vi nu er nået frem til nogle af centrumdemokraternes velkendte mærkesager. Jeg blev bedt om forleden at gøre opmærksom på, når vi startede på behandlingen af sådanne sager. Det være hermed gjort.

Som en del af augustforliget i 1976 blev der gennemført en forhøjelse af benzinafgiften med 35,12 øre pr. liter. Centrumdemokraterne deltog i dette forlig, men det var ikke med nogen særlig begejstring. Vi kunne imidlertid forsvare det, fordi vi derved hindrede den stigning i registreringsafgiften, der også skulle have fundet sted som led i den oprindelige buket. Vi fik altså noget ud af at deltage i forliget. Vi fik også det ud af det, at der blev gennemført et ændringsforslag, der bestemte, at forhøjelsen af benzinafgiften skulle tages op til revision i folketingsåret 1978-79. Det er denne revision, vi nu skal tage stilling til.

I bemærkningerne til ændringsforslaget i 1976 om revisionsbestemmelsen stod der, at revisionsbestemmelsen indsættes, fordi afgiftsforhøjelsen betragtes som midlertidig. Ja men så betragter vi den da som en midlertidig forhøjelse af benzinafgiften, som vi har måttet leve med i de to år, men som altså derfor nu falder bort. Så er der da mulighed for et lyspunkt. For det kan vel næppe tæn-

[Villy Jørgensen]

kes, at der kan findes et flertal for at gøre afgiftsforhøjelsen permanent, når der er 5 partier, der har stemt for, at den skulle gøres midlertidig. Og venstre, som dengang var imod forhøjelsen af afgiften, kan vel heller ikke tænkes at gå ind for en forlængelse af det, de var imod dengang.

Jeg skal ikke blande mig i andre partiers dispositioner, men blot meddele, at CD ikke vil være med til at gøre denne midlertidige afgift permanent.

Der er et par ting i dette lovforslag, som vi gerne vil have opklaret. Hvad er f. eks. årsagen til, at der er fastsat en anden tidsfrist for benzinafgiften end for de andre afgifter? Der må da have været en bestemt grund til det, og den vil vi gerne have oplyst, inden vi kan gå ind for en ændring.

Jeg vil også gerne have oplysning om, hvorpå man begrunder, at der ikke er et selvstændigt behov for det nævnt, som er omtalt i lovens § 21. Måske kan skatte- og afgiftsministeren besvare disse to spørgsmål, ellers vil vi stille spørgsmålene i udvalget.

Den foreslåede lille ændring i loven om afgift af visse detailsalgspakninger kan vi ikke have noget imod. Hvad angår afgiftsforhøjelsen på kaffe og te, er den jo på samme måde som benzinafgiften indført som en midlertidig forhøjelse. Konsekvensen må derfor være, at forhøjelsen nu ophæves.

**Ole Olsen (SF):**

Den lov, vi i dag skal diskutere revisionen af, er skabt af socialdemokratiet og de forligspartier, som socialdemokratiet var sammen med. Nu har venstre jo sluttet sig til, og så mener man, man godt kan ophæve revisionsklausulerne.

Det er fristende for mig at sige, at det kan vi slet ikke have med at gøre, det må være en sag for socialdemokratiet, venstre og de oprindelige forligspartier at finde ud af, hvad de vil gøre med dette. Man skal altså ikke regne med, at SF vil hjælpe til med at få ophevet revisionsklausulerne.

Imidlertid synes jeg, der skal gøres et par bemærkninger til, for at vores stillingtagen ikke skal misforstås. Her er jo tale om en forhøjet benzinafgift – og vi er imod den – men det skal da siges, at hvis den forhøjede benzinafgift indgik som et rationelt element i en energilovgivning, som skulle sørge for, at

samfundet ikke frådse med energien, så var socialistisk folkeparti da i højeste grad til at få fat i. Men da det helt klart ikke er det, der er tale om, må vi melde hus forbi.

Vedrørende detailsalgspakningerne siges der i bemærkningerne til lovforslaget, at man vil opnå konkurrencemæssig ligestilling, og det kan jo lyde vældig smukt. Nu lagde i hvert fald socialdemokratiet, så vidt jeg erindrings, ved behandlingen væsentlig vægt på den ressourcemæssige side af disse afgifter. I den forbindelse må man gøre opmærksom på, at såfremt der tilsigtes en ressourcebesparelse, er det selvfølgelig netop meningen, at konkurrencen skal fordrejes: man skal fremme nogle produktioner på bekostning af andre.

Men jeg ser dette som en bekræftelse på det, vi også mente, da loven i sin tid var til behandling, nemlig at socialdemokratiet ikke ønsker at føre en rimelig ressourcepolitik, at man her som ved benzinafgiften simpelt hen tilsigter finanspolitisk effekt af lovforslagene. Og på den baggrund kan SF ikke virke med.

**Kaj Hansen (DKP):**

Praktisk taget alle midlertidige afgiftslove, der skal give flere penge i statskassen, bliver på et eller andet tidspunkt permanente, og det er også det, der nu skal ske med dette lovforslag. Disse afgiftsforhøjelser var jo et led i augustforliget i 1976, som kommunisterne som bekendt hverken har lod eller del i. Derfor vil vi heller ikke være med til at forlænge den lovgivning, der var resultatet af augustforliget i 1976.

Når dette er sagt, udelukker det ikke, at der i de enkelte paragraffer har indsmuglet sig nogle fornuftige ting, og det gælder bl. a. § 3, hvor man på linje med andre pakninger vil fritage laminater med et rumindhold på 20 cl for afgift, og det er klart, at hvis noget sådant var til særskilt afstemning, ville vi gå ind for det. Det bliver det næppe, og derfor er hovedresultatet, at vi vil stemme imod lovforslaget til sin tid.

**Bernhard Baunsgaard (RV):**

Det har allerede været nævnt, at dette lovforslag er et led i augustforliget 1976. Det radikale venstre var deltager dengang for, som det så smukt hed dengang, at fremme beskæftigelsen. Det kom der nu ikke meget

**[Bernhard Baunsgaard]**

ud af foreløbig, men man kan jo altid sige, at det ville være blevet endnu værre, hvis man ikke havde lavet det, man gjorde ved hjælp af de penge.

Det forekommer os, at den økonomiske situation fortsat er sådan, at der skal bruges penge til at reparere på de værste skader, der kommer af den økonomiske krise, og vi kan ikke se, at det vil være rimeligt i dag, sådan som øjensynlig CD foretrækker det, at ramme de små og fritage folk for at betale afgift for benzin, så derfor går vi ind for en forsettelse af den. Jeg kan ikke godkende betragtningen, at der ikke i dette, at der ligger en høj afgift på benzin, skulle være noget forbrugsbegrænsende, selvfølgelig er der det: hvis benzin var billig, ville der blive brugt mere af det. Derfor er det også i den henseende en fornuftig lov. Den anden henseende er altså, at den skal skaffe os nogle af de penge, der er nødvendige for at drive det danske samfund.

**Arne Bjerregaard (KrF):**

Vi har ikke nogen andel i loven om afgift på detailsalgspakninger, men den lille ændring, som her foreslås, mener vi er så rimelig, at vi trods vores modvilje imod selve loven gerne skal medvirke til, at det foreslåede bliver indføjet i loven, så det skal vi gerne se positivt på.

Ligeledes må vi sige, at ændringen af indbetalingsfristen for benzinafgiften er så lille – og den vil ikke som fremført fra fremskridtspartiet give noget større provenutab for nogen – at det ikke spiller nogen rolle, og da vi gerne vil være med til at give ensartede regler på afgiftsområdet, skal vi også gerne medvirke til denne.

Og – ja, det er kedeligt, man skal være så velvillig over det hele i dag – hvad angår benzinafgiften og de andre afgifter, har vi selv været med til at indføre dem i 1976. Jeg ved ikke, om den nuværende økonomi- og skatteminister var så velvillig over for disse afgifter dengang, men nu vil han i alt fald sørge for, at de bliver permanente, og jeg er da helt enig med skatte- og afgiftsministeren i, at vores nuværende økonomiske situation overhovedet ikke tilsiger os, at vi skulle prøve på at ophæve nogen væsentlige afgifter. Vi har ikke noget at indvende imod, at de bliver gjort permanente, for vi ser ikke i den

nærmeste fremtid nogen baggrund for at lempe den slags beskatning.

Det undrer mig, at CD så gerne vil ophæve denne afgift, for før i tiden var det dog CD, der var den store fortaler for en ekstraordinært høj benzinafgift. Nu lyder det til, at de pludselig vil have den væk, og det forstår jeg ikke rigtig, men det må CD selvfølgelig om.

Jeg kan altså sige til skatteministeren, at vi vil stille os positivt over for de foreslåede ændringer.

**Flygaard (DR):**

Ud fra et statsfinansielt synspunkt vil retsforbundet se velvilligt på det foreliggende lovforslag, og vi vil også gerne i skatte- og afgiftsudvalget være med til at se på de forslag, der er ændringer af rent teknisk karakter.

**Ministeren for skatter og afgifter (Anders Andersen):**

Jeg takker for den tilslutning, som lovforslaget har fået fra et betydeligt flertal her i folketinget. Jeg har kun to bemærkninger. Det er til hr. Nauerby, som for det første talte om øgede byrder. Jeg må gøre opmærksom på, at der ikke er tale om en øget beskatning, men om at forlænge de nuværende benzinafgifter.

For det andet tror jeg nok, hr. Nauerby forvekslede måneder med dage, for det, der er tale om, er at fremrykke indbetalingen til den sidste i måneden fra efter gældende lov at være den første hverdag i den næstfølgende måned. Hvis det er en søndag, kan der altså blive tale om to dage, det erkender jeg, men det er dog vist ikke de store ting, der her er tale om, når det er et led i en rationalisering af indbetalinger i almindelighed.

Jeg takker for tilslutningen.

**Camre (S):**

Jeg vil gerne spørge, om der ikke foreligger en fortealelse her fra CDs ordfører, hr. Villy Jørgensen, for hvis jeg har forstået den historiske erklæring fra hr. Brusvang, der blev afgivet her fra folketingets talerstol i fredags, står CD som støtte for regeringens statsfinansielle politik, men hvis den forhøjede benzinafgift m. v. falder bort, sådan som CDs ordfører krævede det for et øjeblik si-

[Camre]

den, mister statskassen 1 mia kr., og så er der ikke den sikkerhed for regeringens statsfinanser, som regeringen selv har ønsket. Jeg vil gerne bede om, at vi nu og her får en klargøring af, hvad værdien er af hr. Brusvangs erklæring i fredags.

**Nauerby (FP):**

Jeg må give skatteministeren ret, Det var en fortalelse fra min side med fra den sidste dag i måneden til den første i den næstkomende måned.

Men jeg vil stadig væk spørge skatteministeren, hvorfor han i 1976 var med til at indføre en paragraf, som sagde, at loven skulle tages op til revision nu. Var det ikke, fordi det var en midlertidig foranstaltning, der blev lavet, fordi man dengang ønskede at rette Danmarks økonomi op – hvad så desværre ikke er lykkedes? Jeg tror ikke, det lykkes bedre ved at fortsætte med den.

**Villy Jørgensen (CD):**

Først vil jeg gerne sige til hr. Arne Bjerregaard, som taler om at ophæve, at der sådan set ikke er tale om at ophæve, for det var en midlertidig bestemmelse, der blev indført.

Så gør hr. Arne Bjerregaard sig skyldig i en meget stor misforståelse, idet han taler om, at CD har gjort sig til talsmand for en ekstraordinært stor benzinafgift, men glemmer at fortælle, at da vi i sin tid kom med det forslag, var det i forbindelse med en nedsettelse af registreringsafgiften af et tilsvarende beløb, altså udelukkende en omlægning.

Hr. Bernhard Baunsgaard forstår ikke, at CD nu kan gå imod det foreliggende lovforslag, når man kunne være med til skatteforhøjelsen forleden dag, men det er egentlig ganske klart, for den skatteforhøjelse, der var tale om forleden dag, var en skatteforhøjelse, som ramte hele befolkningen, alle skatteydere, som ramte der her er tale om en afgift, som rammer en ganske bestemt gruppe.

Endelig vil jeg gerne svare hr. Camre, som ikke kan få denne modstand mod benzinafgiften til at harmonere med dels den erklæring, vi har udsendt i onsdags, dels hr. Brusvangs udtalelser i fredags. Jeg kan gøre opmærksom på, at der i skrivelsen af den 11. oktober helt klart står, at CD selvfølgelig forbeholder sig fortsat at fremføre sin kritik,

og at CD fuldt ud forbeholder sig sin stilling til den øvrige lovgivning, ikke mindst hvor det gælder CDs velkendte mærkesager.

Jeg gjorde i indledningen her opmærksom på, at dette var en af vore mærkesager, og jeg tror, vi har det et sted til, nemlig i slutningen af hr. Brusvangs meddelelse i fredags, hvorefter CD i øvrigt står frit, ikke mindst når det gælder vore velkendte mærkesager, og det vil sige nej til ekstra skat på bolig, bil og båd.

**Ole Olsen (SF):**

Jeg blev noget skuffet over hr. Bernhard Baunsgaards bemærkninger i første omgang. Da vi i sin tid forhandlede om råenergiavgiften, mener jeg, socialdemokratiet, de radikale og SF i og for sig var ved at finde frem til en enighed om, at man skulle føre en rationel energipolitik, og at man nok skulle reservere afgiftsstigninger på brændselolie, benzin osv. til at indgå som led i en energiafgift. Vi ser sådan på energi, at vi for det første mener, der selvfølgelig bør være en lang række påbud, eller hvad man skal kalde det, om hvad man må bruge eller ikke bruge, men vi skal også anvende markedsmekanismen, altså afgifter og tilskud.

Jeg vil være ret ked af det, hvis både socialdemokratiet og de radikale nu er fuldstændig indstillet på at forlade disse ideer, for så bliver SF altså det eneste parti her i folketinget, der står for en rationel energiafgift. Derfor vil jeg gerne have, hvis hr. Baunsgaard kom op og aflagde en trosbekendelse om, at han også er tilhænger af at føre en rationel energipolitik.

Hvad angår CD, er det spændende, hvad der sker i disse dage. Nu har vi lige fået lidt af en forestilling om, hvad der var mærkesager, og hvad der ikke var mærkesager. Jeg tror, hr. Camre ikke rigtig har opdaget, hvor raffineret CDs politik egentlig er. Jeg opfattede, at CD på trods af mærkesager og ikke mærkesager – måske det også skal ses i lyset af partiets stilling her i folketinget – kun er villige til at komme til undsætning, hvis f. eks. SF sørger for, at regeringen er ved at komme i mindretal, hvis CD ikke kommer med. CDs stillingtagen afhænger altså i højeste grad af den stilling, vi andre indtager, og det ville være muntert, om vi i dag kunne få et navneopråb, for så ville CD jo komme i

[Ole Olsen]

vældige vanskeligheder med hensyn til at finde ud af, hvad vi andre vil eller ikke vil. Nu bliver det også spændende, hvad CD vil gøre, hvis der kommer et mindretal på noget, de nu kalder en mærkesag, om denne sag så holder op med at være en mærkesag. Det bliver det spændende at finde ud af her i folketinget.

#### **Bernhard Baunsgaard (RV):**

Jeg kan såmænd nemt bekræfte en del af det, hr. Ole Olsen sagde. Jeg kan vel oven i købet stramme det en lille smule og sige, at SF, de radikale og socialdemokraterne ikke alene var ved at blive enige, nej, vi var blevet enige. Socialdemokratiet turde bare ikke tage afgifterne ned i salen. Men jeg forstår ikke den kortslutning, der så sker i tankegangen for hr. Ole Olsen, for i enhver rationel energipolitik indgår afgifter bl. a. på benzin, og det kan i hvert fald ikke være rationelt at afskaffe dem dér, hvor man har dem, fordi man ikke kan få lagt alle brikker på plads i en rationel energipolitik.

Jeg har i øvrigt kun nogle bemærkninger til CD. Benzinafgift er en af vore mærkesager, bemærkede hr. Villy Jørgensen, og det måtte forstås på den måde, at det var en af de sager, som CD ikke vil være med til at bevare afgiften på. Dertil må siges, at det jo ikke hidtil har været CDs mærkesag, for det er rigtigt, som det allerede er bemærket her, at CD foretrækker benzinafgift for så meget andet – bl. a. registreringsafgift – men nu går man altså imod sin mærkesag her, og det har man da lov til. Man siger, man ikke vil være med til en høj benzinafgift, fordi det rammer en bestemt gruppe. Ja, man kan vel oven i købet definere denne bestemte gruppe meget præcist til dem, der har råd til at købe bil. Dem vil man altså ikke ramme, mens man vil ramme de små gennem en forhøjelse af den direkte indkomstskat. Det er også meget præcist sagt. Jeg har i og for sig altid været klar over, at CD var at finde på højrefløj, og det er jo kun en bekræftelse af det, når hr. Villy Jørgensen formulerer sig, som han gjorde.

Men som sagt, for de radikale er der stadig væk brug for pengene, og selv om vi desværre ikke har nogen fast overbevisning om, at denne regering er den heldigste, vi kunne få, og vi er sikre på, at de begår mange for-

kerte ting, så skal der penge til at drive det danske samfund, ligegyldigt hvilken regering vi havde fået. Dette er en af de mere rimelige måder at skaffe disse penge på, og derfor agter vi at støtte forlængelsen af denne lovgivning.

(Kort bemærkning).

#### **Ole Olsen (SF):**

Det er naturligvis indlysende, at SF er klar over, at en høj benzinafgift vil presse energiforbruget ned – ingen tvivl om det – men det, vi snakkede om dengang, var også, at det var farligt rent finanspolitisk at bruge energiafgifter for ikke at få befolkningen til at blive modstandere af disse afgifter som led i en rationel energipolitik.

#### **Camre (S):**

Jeg har sikret mig et eksemplar af fortryk- ket fra i fredags, og jeg skal tillade mig nogle korte citater derfra (Folketingstidende 1978–79, sp. 575):

»CD ønsker derfor nu at sikre regeringens statsfinansielle grundlag. CDs tilsagn skaber derved den ønskede politiske stabilitet ...«

Længere nede hedder det:

»CD har ikke stillet betingelser ...«

Så står der længere nede:

»CD står i øvrigt frit ...«

Men når der står »i øvrigt« her, må det jo betyde: når ikke det kan anfægte regeringens statsfinansielle grundlag eller den politiske stabilitet.

Jeg synes stadig væk, der er betydelig uklarhed på dette punkt, også efter det sidste indlæg fra hr. Villy Jørgensens side.

(Kort bemærkning).

#### **Bernhard Baunsgaard (RV):**

Efter det sidste indlæg fra hr. Camres side føler jeg trang til at spørge: er det hr. Camres opgave i dag at tage det sikkerhedsnet, som CD udspændte for regeringen, væk? Ellers er der ingen mening i, at hr. Camre fortsætter, som han gør.

(Kort bemærkning).

#### **Camre (S):**

Kun det korte svar til hr. Bernhard Baunsgaard, at jeg naturligvis aldrig ville finde på

[Camre]

at fjerne et sikkerhedsnet, men jeg vil bare gerne vide, om sikkerhedsnettet overhovedet er gjort fast i kanterne, for ellers er det ikke rigtig noget værd.

### Villy Jørgensen (CD):

Såvel i den skrivelse, der blev sendt ud i onsdags, som i erklæringen i fredags blev der gjort opmærksom på, at når der var tale om CDs mærkesager, havde vi en særstilling. Også i fredags gjorde jeg i mit indlæg opmærksom på, at der var visse sager, hvor vi kunne komme i den situation, at regeringen ødelagde mulighederne for sig selv ved at fremkomme med forslag, som CD ikke havde givet nogen blankocheck på.

Hvad angår hr. Bernhard Baunsgaards bemærkning om, at man kan definere benzinafgiften til at ramme dem, der har råd til at købe bil, må jeg spørge: ja men hvorfor har andre ikke råd til at købe bil? Fordi registreringsafgiften er for stor. Derfor har vi i sin tid foreslået, at man nedsatte registreringsafgiften, for at folk kunne få en bil.

Hermed sluttede forhandlingen.

### Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

### Første næstformand (Erlendsson):

Jeg foreslår, at lovforslaget 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:

### 3) Første behandling af:

*Forslag til lov om ændring af lov om vægtafgift af motorkøretøjer m. v.*

(Lovforslag nr. L 33. Fremsat 10/10 78).

Sammen med denne sag foretoges den under punkt 4 på dagsordenen opførte sag, nemlig:

### 4) Første behandling af:

*Forslag til lov om ændring af lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m. v.*

(Lovforslag nr. L 34. Fremsat 10/10 78).

Lovforslagene sattes til forhandling.

### Forhandling

### Erenbjerg (S):

Det foreliggende lovforslag, nr. L 33, tilsigter, at der gennemføres en refusionsordning for benzindrevne køretøjer, en ordning, der ganske svarer til den refusionsordning, der i dag eksisterer for motorkøretøjer med andet fremdriftsmiddel end benzin.

Ordningen går i al sin korthed ud på, at der alene skal svares vægtafgift for det tidsrum, køretøjet er tilmeldt motorregisteret. Vægtafgiften betales for almindelige personbiler forud for en 6 måneders periode. Hvis køretøjet afmeldes, skal der ifølge lovforslaget ydes refusion for de resterende hele måneder af afgiftsperioden. Vi kan fra socialdemokratiet støtte dette forslag.

Lovforslag nr. L 34 går ud på en ændring af de nuværende registreringsafgifter. Det er sådan, at der efter nugældende lov svares registreringsafgift af det udstyr, der leveres sammen med en ny bil. Undtaget herfra er dog bilradioer og mindre udstyrsgenstande til en værdi af maksimalt 300 kr. Denne fritagelse af registreringsafgift for bilradioer har medført, at en del af bilens pris i nogle tilfælde er blevet flyttet over til bilradioen, hvorved man har kunnet nedsætte registreringsafgiften. For at undgå denne udnyttelse af loven foreslås det, at værdien af en bilradio maksimalt må udgøre 1.000 kr., hvis den skal være fritaget for registreringsafgift. Grænsen for afgiftsfrit ekstraudstyr foreslås samtidig hævet fra 300 til 500 kr.

Den socialdemokratiske folketingsgruppe kan også støtte dette forslag.

### Nauerby (FP):

Lovforslagene nr. L 33 og L 34 hører ligesom det foregående lovforslag til de love, som skulle op til revision i denne folketingsamling.

Eftersom vægtafgiften er blevet så høj, som den er i dag efter de sidste års voldsomme stigning, betyder vægtafgiften særdeles meget for brugerne af bilen, så selv en enkelt måneds refusion er et ret stort beløb. Vi kan