

[Bernhard Baunsgaard]

klare den, og det anser jeg for at være omvendt socialt.

Må jeg gøre opmærksom på, at bare for nogle få år siden regnede vi med, at fradragene, når vi lagde dem sammen, ville koste ca. 50 pct. af fradragsbeløbene i tabt skatteprovenu. For 1979 har skattedepartementet oplyst, at fradragene i den grad er skubbet opad, at det nu er 58,8 pct., vi skal regne med i tabt skatteprovenu. Hvad vil det nu sige? Ja, det vil sige, at man gennem fradragsordningen skubber skatte trykket nedad. Og det skal være socialt. Det er ikke socialt, og derfor er vi nødt til at gribe ind over for fradragene, og vi må slet ikke forøge dem.

(Kort bemærkning).

Arne Bjerregaard (KrF):

I sit første indlæg omtalte hr. Bernhard Baunsgaard de relativt få millionær kroner, dette forslag kom til at påvirke statskassen med, så det kan jo i det hele taget ikke have så megen indflydelse på skatteprovenuet, at nogen reelt kan mærke det.

Jeg må stadig væk anholde, når hr. Bernhard Baunsgaard siger, at den ene får noget mere end den anden. Der er ingen, der får noget. De ofrer begge to, hvad enten den ene kan trække 40 pct., eller den anden kan trække 70 pct. fra. Alligevel må de begge to af med noget. Det er da klart, at den, der har det største fradrag for støtte til disse foreninger, giver det meste, og derfor vil begge parter komme til at ofre det samme, sagt for anden gang. Jeg forstår stadig væk ikke, at hr. Bernhard Baunsgaard med hensyn til selve fradragene vil fastholde, at der er socialpolitik i dette. Det er der overhovedet ikke.

Ministeren for skatter og afgifter (Anders Andersen):

Som svar på hr. Glistrups spørgsmål, og forhåbentlig til beroligelse for hr. Arne Bjerregaard, kan jeg sige, at jeg har ingen tanker om at ophæve § 8 A i ligningsloven.

Glistrup (FP):

Så var der yderligere et spørgsmål fra min side, og jeg går ud fra, at ministeren selvfølgelig taler på regeringens vegne, hvor vi altså har fået at vide, at regeringen ingen tanker har om at ophæve § 8 A. Jeg spurgte også om, hvorvidt regeringen så har nogen tanker

om at ændre § 8 A, således at de beløb, der dér er tale om, altså maksimalt 1.000 kr. i øjeblikket, bliver ændret til et fradrag i skatten i stedet for et fradrag i indkomsten.

Kaj Hansen (DKP):

Nu kan det synes lidt uklart, om denne lovbestemmelse kommer til at fortsætte og hvor længe. Derfor er jeg nødt til at stille ministeren to spørgsmål: er Europabevægelsen i Danmark ikke en forening med et ganske bestemt politisk formål? Er Folkebevægelsen mod EF ikke en forening, en bevægelse, med et ganske bestemt politisk formål? Hvis ministeren svarer bekræftende på det, så vil jeg gerne spørge: hvorfor kan den ene forening få og ikke den anden?

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Anden næstformand (Karlskov Jensen):

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 sidste sag på dagsordenen var:

4) Første behandling af:

Forslag til lov om ændring af lov om skattemæssige afskrivninger [af Bollmann (CD) m. fl.].

(Lovforslag nr. L 92. Fremsat 30/11 78).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Ministeren for skatter og afgifter (Anders Andersen):

Centrum-demokraternes forslag går ud på en forhøjelse af det beløb på 65.000 kr., som afskrivningsloven fastsætter som overgrænse for den anskaffelsessum for personbiler og visse varebiler, hvorpå der kan foretages skattemæssige afskrivninger. Efter det frem-

[Ministeren for skatter og afgifter]

satte forslag skal grænsen for den afskrivningsberettigede anskaffelsessum for sådanne driftsmidler forhøjes fra 65.000 kr. til 90.000 kr., det vil sige med ca. 40 pct.

Reglerne om afskrivning på de nævnte driftsmidler stammer fra 1965 og er blevet ændret flere gange. Ved den seneste ændring, i 1976, blev overgrænsen forhøjet fra 40.000 kr. til de nuværende 65.000 kr.

Prisstigningerne på personbiler i de sidste 3 år gør i og for sig, at der er en del, der kunne tale for igen at se på en vis justering af beløbsgrænsen. På den anden side må spørgsmål som dette også vurderes i lyset af den almindelige økonomiske stramning. Provenutabet for indkomstskatterne som følge af den foreslåede forhøjelse kan anslås at ville blive ca. 20 mill. kr. i 1979, stigende til ca. 50 mill. kr. pr. år i løbet af en kortere årrække. Hertil kommer, at man vel stadig væk kan få en bil, selv om det ikke bliver af de største, det ved jeg godt, hvis man skal holde sig inden for 65.000 kr.s grænsen. Det ligger vel nok også sådan, at de 65.000 kr. er blevet noget udhulet af prisudviklingen i de forløbene 3 år. Det er vel i øvrigt et spørgsmål, om det er rimeligt i den nuværende situation at indføre skattemæssige lempelser for investering i biler.

Ved forlængelsen af det midlertidige investeringsfradrag for driftsmidler søgte man at tilskynde erhvervslivet til investeringer i dets produktionsapparat, som skal øge beskæftigelsen og forbedre valutabalancen. De her nævnte biler er netop undtaget fra reglerne om investeringsfradrag, fordi bilinvesteringer næppe i synderligt omfang gavner beskæftigelsen, og de er vel også til skade for vores valutabalance, forstået på den måde, at jo større biler man køber, des mere koster de i valuta.

Regeringen kan på denne baggrund ikke støtte en så betydelig udvidelse af afskrivningsgrundlaget for de nævnte biler som den, centrum-demokraterne har lagt op til i lovforslaget. Vi vil naturligvis under udvalgsarbejdet være med til at vurdere, om det kunne være rimeligt med en mindre forhøjelse, men i vurderingen må først og fremmest indgå den økonomiske vurdering, som ligger til grund for hele vores finanspolitiske problemstilling.

Erenbjerg (S):

Vi kan ikke gå ind for det foreliggende lovforslag om en udvidelse af den afskrivningsberettigede anskaffelsessum for automobiler fra 65.000 kr. til 90.000 kr. Vi erkender, at der, siden den afskrivningsberettigede anskaffelsessum sidst blev justeret i 1976, er sket nogle prisstigninger, men det er et spørgsmål, om den sats på 65.000 kr., man satte i 1976, ikke var for høj, og det taler derfor imod en forhøjelse. Gennemfører man den skitserede forhøjelse, så vil der blive tale om en forhøjelse på mere end 100 pct. i løbet af en mindre end 3-årig periode.

Netop i en tid, hvor vi fra folketingets side appellerer til befolkningen med mere eller mindre uhøviske udtryk om at udvise tilbageholdenhed, vil disse appeller miste noget af gennemslagskraften, hvis man på enkelte områder lægger op til en udvidelse af forbruget. Det gælder både på energiområdet – store biler bruger mere energi end små og mellemstore biler – og det gælder med hensyn til vor betalingsbalance – større biler er mere valutakrævende end små og mellemstore biler.

Ligeledes skal det siges her, at vi har det som vores principielle holdning, at der skal luges ud i denne fradragsjungle, og vi mener, at dette forslag trækker i en anden retning.

Til alt dette skal føjes, at det provenutab på 20–50 mill. kr. om året, som forslaget indebærer, skal opkræves på en anden måde, og det vil sige, at andre grupper yderligere skal belastes, fordi nogle grupper skal lettes.

Vi kan altså ikke støtte forslaget, i særdeleshed ikke da der findes udmærkede trafiksikre automobiler inden for en beløbsramme på 65.000 kr.

Glistrup (FP):

Det drøftede emne vedrører to bærende elementer i vor samfundsstruktur, for det første at vi lader tingene afgøres af markedsmekanismen, det vil sige, at staten skal være neutral over for, hvilke tekniske måder man skal udnytte de forskellige ressourcer på, og for det andet at vor indkomstbeskatning er baseret på at være en nettobeskatning.

Hvad angår det første, så tror jeg nok, det var nogle ret tynde isflager, ministeren bevægede sig ud på, da han sagde, at sådan noget som biler ikke er noget, der egentlig hører til i produktionsapparatet. Vel gør det så i den-

[Glistrup]

ne moderne tid! Det må være således, at hvis man mest fordelagtigt producerer en vare ved at have f. eks. to produktionssteder, som man skal køre imellem, eller hvordan det udvikler sig, så skal det ikke være skattemæssige begrænsninger på det særlige erhvervsdriftsmiddel, som vi taler om her, bilen, som bevirker, at man kommer frem til at sige: nej, nu skal vi hellere producere på en samfundsøkonomisk dyrere måde, fordi der er skattefiduser forbundet med det. Det gør man ved at udskille nogle maskiner, nemlig dem, der har et metalkarosseri og kører rundt på 4 gummihjul på vejene og i øvrigt opfylder nogle forskrifter, som justitsministeren har fastsat i medfør af færdselsloven, ved at behandle de driftsmidler anderledes, end man behandler andre driftsmidler.

Det andet element, at vores beskatning er en nettobeskatning, bliver også fuldstændig forvredet, når man nu kommer her og siger, at der er nogle driftsudgifter, som man ikke skal have fradrag for. Hvad med at lave et lovforslag om, at man ikke har fradrag for udgifter til minister- og folketingsgager til folk, der hedder Anders til fornavn, eller noget lignende? Det kunne man akkurat lige så godt som at tage den type driftsudgifter ud her, som hedder bilanskaffelser ud over 65.000 kr., så man ikke har fradrag for det.

Det er skrupskørt at forsyne skattelovgivningen med denne sløjfe og denne ekstra belastning, og det er en skattemæssig uretfærdighed over for de mennesker, der bruger bilen som erhvervsredskab. Der er masser af mennesker, der må leve i en bil. Handelsrejsende og adskillige andre udfører deres erhverv dér, har deres kollektion dér, og de stiller de fornødne sikkerhedsmæssige krav, så at de ikke udsættes for en større erhvervsrisiko. Hvorfor skal den beskyttelse mod erhvervsrisiko, som det er at købe en større bil, ikke være beskyttet af skattelovgivningen, når f. eks. udgifter til ikke at bruge epoxy, eller hvad der kan være tale om, ganske klart er driftsudgifter?

Det var noget nyt, vi hørte fra den socialdemokratiske ordfører om, at man vil rydde op i fradragjungen, og at man ville gå så langt, at man også vil rydde op i fradrag for driftsudgifter, for her taler vi om driftsudgifter. Det har vi dog trods alt ikke hørt socialdemokratiet sige før. Nu er socialdemokratiet

altså kommet dertil, at man ikke vil rydde op i den fradragjungle, der vedrører velgørenhedsbidrag, det hørte vi under sidste sag. Ikke engang forslaget om, at det skal være et fradrag i skatten, vil man gå med til. Men under denne sag får vi altså at vide, at regeringen vil til at gøre indskrænkninger i fradraget for driftsudgifter. Det kan ikke være nogen særlig logisk og rimelig kurs; regeringen følger.

Vi fik jo også trukket traveren af stalden med, at der var et provenutab. Jeg vil gerne have at vide, om de tal, som ministeren gav, på 20 mill. kr. og 50 mill. kr., var bruttotabet, eller om han forinden havde fratrukket, at staten får nogle flere penge i kassen. Hvis folk går hen og køber biler til en større indkøbspris, så får man flere penge i statskassen i form af øgede registreringsafgifter, benzinafgifter, vægtafgifter, forsikringspoliceafgifter. Var det trukket fra, før ministeren kom frem til disse 20 og 50 mill. kr.s provenutab? Ellers var regnestykket simpelt hen uholdbart.

Når den socialdemokratiske ordfører og til dels også ministeren sagde, at der var et valutatab forbundet med at gennemføre det foreliggende forslag, så har man formentlig ikke ret. En stor del af anskaffelsestallet for biler og specielt dyrere biler har i virkeligheden at gøre med, at det er statsafgifter, og dem erlægges vi dog endnu ikke i fremmed valuta – jeg går ud fra, fru Lise Østergaard ikke får flere bevillinger til sit ministerium, fordi man får nogle flere registreringsafgifter ind. Man skal altså betale i dansk valuta, hvad man har af afgifter, så derfor holder regeringens indvendinger simpelt hen ikke.

Nej, det, der er det virkelig dræbende kritikpunkt over for centrum-demokraternes forslag, det er, at det ikke er vidtgående nok. Det eneste logiske og rigtige er at behandle disse erhvervsdriftsmidler på samme måde som andre og totalt fjerne den besværlighed, som man har i selvangivelsesperioden med at skulle køre med disse særlige aktiver efter nogle krav, som man i øvrigt skal til at finde ud af bogholderiteknisk både hos revisorer og i skattevæsenet.

Vi kan derfor ikke gå ind for forslaget, som det er. Vi vil stille ændringsforslag om, at grænsen helt bortfalder, og hvis vi får det

[Glistrup]

forkastet, stemmer vi ja til centrumdemokraternes forslag.

Endelig i staccatostil to korte tekniske indvendinger mod forslaget: centrumdemokraterne har overset, at der er kommet en ny afskrivningsbekendtgørelse, og § 2 er udformet på en helt molboagtig måde, som vil føre til fup og fiduser. Ikrafttrædelsesreglen skal under alle omstændigheder ændres, hvis den skal være rimelig og retfærdig.

Jeppé Kristensen (V):

Forslaget går som allerede nævnt ud på, at § 6 A i lov om skattemæssige afskrivninger skal have en lille ændring, idet de 65.000 kr., som blev indføjet i 1976, foreslås forhøjet til 90.000 kr. Begrundelsen er, at priserne på biler er steget så stærkt, at man er nødt til at have dette tillæg på 25.000 kr. Det er nok i overkanten, hvis man tager i betragtning, at ideen bag begrænsningen, som blev indført i 1965, var, at man skulle have fradragsret for udgiften til en gennemsnitsbil.

Jeg vil gerne sige om forslaget her, at vi i samarbejde med socialdemokratiet er gået ind i en økonomisk politik, som skal fremme investeringerne i eksport erhvervene og i importkonkurrerende erhverv. Vi er gået ind i en sanering af landets økonomi. Når man ser dette spørgsmål i sammenligning med disse store opgaver, så må man nok sige, at det kommer lidt nede i rækken prioriteringsmæssigt, og derfor kan vi ikke gå ind for forslaget om denne store stigning. Men jeg vil gerne fra venstres side sige, at vi er villige til i udvalget at se på spørgsmålet, om der er mulighed for at foretage en mindre justering.

Der er drøftet provenutab, dels i forbindelse med dette forslag, dels i forbindelse med det, vi havde til behandling før, og nogle synspunkter er kommet frem om, at 10-15-20 millioner her, 10-15-20 millioner dér ikke spiller den store rolle. Jeg vil gerne understrege, at for os gælder reglen, at mange bække små udgør en stor å, og at vi er nødt til at anlægge den linje, at man skal holde igen.

Kallesøe (KF):

Det konservative folkeparti kan gå ind for den ændring, centrumdemokraterne har foreslået, fordi vi synes, at det er rimeligt, at dette fradrag reguleres opad til 90.000 kr.

I bemærkningerne til forslaget står der noget om, at der er sket en prisstigning på biler på 50 pct. i den periode, der er tale om, og egentlig skulle beløbet have været noget større, det skulle snarere have været på 100.000 kr. Vi er tilfredse med den udformning, som forslaget har fået, og vi synes, det er yderst rimeligt, også under hensyn til, at staten selv har medvirket gennem sin afgiftspolitik, afgifternes størrelse, til at gøre bilerne dyrere.

Man må også tage hensyn til, at bilen rent faktisk er et værktøj for mange mennesker i deres hverdag. Ikke alene drejer det sig jo om handelsrejsende, montører osv. Det er også et spørgsmål om at øge arbejdskraftens mobilitet, at kunne skaffe folk, der kan klare bestemte opgaver, så man undgår produktionsstab osv., og at kunne udnytte arbejdskraften bedst muligt.

Endvidere tror jeg, at skatte- og afgiftsministerens beregning ikke i tilstrækkelig grad tager hensyn til, at der jo eksisterer en beskatningsform for biler, således at de dyreste biler er de hårdest beskattede.

Derfor vil jeg spørge, om ikke der i virkeligheden er tale om, at en ændring af den art, som her er foreslået, er gratis, set fra statens side. Den vil i hvert fald gøre det mere rimeligt og retfærdigt for dem, der har stærkt behov for at have en ordentlig, holdbar og driftssikker bil i deres erhverv.

Melchior (CD):

CDs egentlige begrundelse og indlæg i denne debat vil naturligvis blive givet af ordføreren for forslagsstillerne, min kollega hr. Bollmann. Jeg skal derfor kun koncentrere mig om et par enkelte punkter. Jeg vil bl. a. gerne tage den tråd op, som lige er knyttet af hr. Kallesøe, idet han spurgte skatteministeren, om ikke den forøgelse af beløbet, der her er tale om, vil være gratis for statskassen.

Jeg lagde mærke til, at ministeren var bekymret over de forøgede valutaomkostninger ved at give tilladelse til at forhøje afskrivningsgrænsen for bilkøb. Kan det være ret velovervejet? Er det ikke sådan, at ca. $\frac{2}{3}$ af bilens pris, og altså stigende progressivt efter bilens pris, går i statskassen? Af de beløb, der anvendes her, opnår statskassen at beslaglægge $\frac{2}{3}$ af det pågældende forbrug, medens vi, hvis disse penge bruges til andet for-

[Melchior]

brug, ved fra statistikken, at det vil være fifty-fifty, der går 50 pct. til indenlandsk forbrug og 50 pct. til importeret forbrug. Det er en kendsgerning.

Derfor vil jeg gerne gennemhulle, angribe så stærkt, jeg kan, myten om, at bilkøb er specielt valutabekosteligt. Det er ikke rigtigt, for ved bilkøb beslaglægges der mange penge fra andet forbrug, hvorved der ville blive indkøbt, importeret, varer, som altså ville belaste valutabalancen mere end ved bilkøb.

Dernæst har jeg en bemærkning til socialdemokratiets ordfører, hr. Erenbjerg. Hvis jeg var hans gruppeformand – det ved jeg godt han af mange årsager er glad for at jeg ikke er; risikoen er heller ikke stor for ham – så ville jeg gå meget hårdt i rette med ham for hans omtale af fradragsjunglen. Jeg ville spørge ham, om han ikke ville se efter i sin historiebog, hvem der har indført den fradragsjungle. Er det ikke socialdemokratiske finansministre, der har siddet 90 pct. af den tid, hvori denne jungle er blevet til? Man bliver snart træt af at høre – ligesom vi gjorde under forrige dagsordenspunkt – historien om denne jungle, som man vil bekæmpe. Man har jo magten til at bekæmpe den. Man er så at sige den eneste, der har magten til at bekæmpe den. Man bekæmper den ikke. Men man har det som bekvemmelighedsargument over for andre rimelige og saglige ajourføringer: det vil vi ikke være med til. Men »vi« er med til det, nej, »vi« er mere end det – »vi«, det er altså socialdemokraterne – »vi« har selv indført det, »vi« har selv ansvaret for det. Jeg ville altså som socialdemokratisk gruppeformand bede mig fritaget for, at mit partis ordfører fornærmede den nuværende finansminister og en lang række tidligere socialdemokratiske finansministre.

Jeg vil erklære mig enig med hr. Glistrup – det sker ikke tit – i dette, at det selvfølgelig principielt er højst mærkværdigt, at man har en begrænsning netop for biler. Hvad med skrivemaskiner, hvad med fotokopieringsmaskiner? Pønser regeringen på også at lave grænser dér, således at en skrivemaskine uden slette- og rettebånd må man gerne købe, men én, hvor der sidder et rettellesbånd på, og som koster 2.000–3.000 kr. mere, må man ikke købe? Det ville jo svare til det, der foreligger her.

Jeg beklager den smålighed, der åbenbart lægges for dagen, og vil én gang til sige, at

dette forslag minder lidt om det forrige, selv om det drejer sig om forskellige områder. Det forrige var en ajourføring af nogle satser vedrørende nogle regler, som vi selv har indført, og som der ikke er stillet forslag om at ændre. Her er der også forslag om en ajourføring af nogle satser, som vi selv har indført, som der er flertal for i tinget, og som regeringen ikke ønsker at ændre. Det er altså en ren pristalsregulering, man er imod.

Jeg kunne forstå, hvis man sagde: nej, vi stiller forslag om at ophæve denne regel. Det var et logisk standpunkt. Jeg forlanger ikke så megen konsekvens eller fanatisme, men bare logik og sammenhæng. Vi er enige om, at der skal være en regel, men vi udhuler altså reglen ved at lade gå et årfem eller et årti, hvor reglen får en helt anden og altså ringere værdi. Dermed gør vi noget halvhjertet. Vi står for noget, men vi er smålige med det. Vi spinker og sparer os igennem.

Hvis socialdemokratiet eller hr. Jeppe Kristensens parti tror, at det vil gavne dansk eksport og dansk valutaindtjening ikke at rette sig efter CDs forslag her, så må man tro om igen.

Bernhard Baunsgaard (RV):

Det er jo allerede sagt, at den socialdemokratiske ordfører tager fejl, når han mener, at socialdemokratiet gerne vil have ryddet dette fradrag væk. Jeg går ud fra, det bare var et udtryk for den næsten daglige diskussion, der føres her fra talerstolen mellem de to regeringspartier, og at det i virkeligheden var et indlæg, der hørte hjemme, efter at skatteministeren havde sagt, at han ikke agtede at afskaffe § 8 A om gaver. Det fradrag siger socialdemokratiet i hvert fald skal væk. Jeg går ud fra, at socialdemokratiet fortsat er interesseret i, at vi har fradrag for rene udfinter til at drive virksomhederne.

Måtte jeg sige om selve forslaget, at hvis man går ud fra, at der skal være dækning for at købe en eller anden god og meget rummelig bil, så er forslaget om at forhøje til 90.000 kr. slet ikke ude af proportioner med pristigningen, tværtimod. Men jeg synes, der er en helt anden betragtning, man skal anlægge. Her står vi i folketinget, hvor vi ved, at vi om nogle ganske få måneder skal tage stilling til, om ikke andet så gennem regeringen, at LO skal være tilbageholdende, funktionær-

[Bernhard Baunsgaard]

foreningerne og de offentligt ansatte skal være tilbageholdende. Hvordan ville det passe ind i en økonomisk politik, hvor man samtidig sagde: vi giver yderligere tilladelse til forhøjelse af fradrag for de selvstændige? Mon man tror, det ville blive forstået hos LOs medlemmer? Jeg tror det ikke.

Vi er nødt til at spare, men vi kan ikke forlange, at det specielt er arbejderne og funktionærerne og de offentligt ansatte, lønmodtagerne, der skal spare. Der må være balance i sådan en politik. Selvfølgelig er det rarest at køre i en stor bil, men også på det område er vi nødt til at spare. Derfor vil jeg ikke på nuværende tidspunkt støtte dette forslag.

(Kort bemærkning).

Melchior (CD):

Jeg synes, hr. Bernhard Baunsgaard fortjener et omgående svar på sine gribende og indtrængende spørgsmål, for hr. Bernhard Baunsgaard lægger jo til grund, at det er de store bankers og de store industriselskabers direktørers biler, dette forslag handler om. Det gør det ikke. De køber, det viser figura, alligevel de biler, de ønsker sig, og så betaler de den skat, de skal betale. Nej, det er netop arbejderne, rejsemontørerne o. lign., det er funktionærerne, repræsentanterne o. lign., der kører i de biler, dette forslag handler om, ikke nogen ubehagelige kapitalister. Det er det almindelige, gemene folk, for hvem bilen er et arbejdsredskab, dette forslag drejer sig om, ikke om nogle Strandvejsvillaaers indehavere.

(Kort bemærkning).

Bernhard Baunsgaard (RV):

Det drejer sig også om direktørernes afskrivningsmuligheder på deres biler. Men det drejer sig også om repræsentanterne. Når landet er i en økonomisk krise med en arbejdsløshed, der vil nå op over de 200.000, så er vi på dette område også nødt til at spare.

Anden næstformand (Karlskov Jensen):

Så går vi over til ordførrækken igen.

Kaj Hansen (DKP):

Lovforslaget drejer sig om fradrag, fradrag, flere fradrag, højere fradrag. Lige mod-

sat det, man faktisk skulle begynde at beskæftige sig med.

Nu er det jo ret trivielle forslag, vi behandler i dag. Jeg kan godt finde en undskyldning for, at det er fremsat. For hvad skulle folketinget i grunden ellers have beskæftiget sig med, efter at vi har haft en regering i fire måneder, der ikke har lagt noget frem på folketingets bord? Der er i hvert fald den gode ting ved de private forslag, at de har holdt folketinget beskæftiget i fire måneder, hvor vi har ventet på nogle udspil fra regeringen. Imens kan vi da godt diskutere disse ting.

Selvfølgelig er der noget rigtigt i det, hr. Bernhard Baunsgaard siger, at et forslag som det, vi behandler her, skal ses i en større sammenhæng og ikke anskues løserevet fra vores almindelige skattepolitik. Vi vil ikke til enhver tid afvise f. eks. at forhøje nogle løbsgrænser, hvor det drejer sig om den slags ting, men vi synes, det er helt urimeligt, at man skal behandle sådan noget isoleret og ikke i forbindelse med den skattereform, som vi har efterlyst talrige gange.

Derfor kan vi ikke medvirke til lovforslagets gennemførelse.

Arne Bjerregaard (KrF):

Jeg blev næsten helt rørt over hr. Kaj Hansen, som med glæde noterede sig de private forslag, fordi vi så havde noget at beskæftige os med, om ikke andet. Jeg er for en gangs skyld enig med hr. Kaj Hansen. Hvis der ikke var private forslag i en tid, hvor regeringen ligger i dvale, så var det så som så med beskæftigelsen her i tinget. Men vel, det kan jo være, regeringen vågner op engang. Det må vi da håbe.

Nu sagde skatteministeren om dette forslag noget, som partiets ordfører selv kom ind på var forkert, nemlig at ud fra en valutarisk synsvinkel – jeg tror, det var det udtryk, skatteministeren brugte – var det skadeligt med import af biler, især de dyre. Det er, som det allerede er sagt, skam en sandhed med mange modifikationer, eller også er det det modsatte. Som nævnt lægger en bil til 25.000 kr. beslag på køberens 75.000 kr., idet man opsuger 50.000 kr. i statskassen. Det vil sige, at køberens øvrige forbrug nedsættes med 75.000 kr., og valutaforbruget er kun 25.000 kr. Selvfølgelig kunne pengene være

[Arne Bjerregaard]

blevet brugt til andet indenlandsk køb, men almindeligvis må vi notere, at mangfoldige af disse fribeløb vil blive brugt til at indkøbe udenlandske produkter med, og så har man sådan set kun mistet noget ved, at den pågældende ikke køber den bil, som der er så stor en afgift på.

Det er sådan set de nøgne kendsgerninger, selv om jeg erkender, at vi flere gange har været med til at lægge afgift på biler, fordi der trods alt er tale om et valutaforbrug, og fordi der også – det fik ordføreren for centrum-demokraterne ikke med – for de større biler er et større energiforbrug. Det må vi også tænke på i den givne situation.

Men når det er sagt, så lad mig også sige, at jeg mener som Hr. Bernhard Baunsgaard, at vi ikke skal være urimelige med forhøjelse her, når vi pålægger andre at holde igen i den givne situation. Alligevel mener jeg, at det i alt fald er rimeligt at få en justering. Om det så skal være lige det tal, som CD har fundet frem til, det tør jeg ikke her påstå, men jeg går ud fra, at vi i udvalget kan få afkræftet eller bekræftet, at det vil være rimeligt med den forhøjelse, som CD har foreslået.

Selv om vi måske ikke er positive over for det præcise tal, der er foreslået, må jeg sige til forslagsstillerne og da også til regeringen, at vi er positive over for en justering af den nuværende beløbsgrænse.

Hjortlund Christensen (DR):

Det, det drejer sig om i denne sag, er, at man skal ajourføre en lovgivning om skattemæssig afskrivning på driftsmidler. Jeg vil ikke på forhånd afvise forslaget, men jeg vil gerne i udvalget nøje have undersøgt, om de 90.000 kr. er det rette beløb i forhold til den prisudvikling, der har været. Det er muligt, det skal være højere eller lavere.

I øvrigt er der mange aspekter i denne sag. Der er forbrug af valuta, der er energiforbrug, der er forurening, og så er der endelig sikkerhedsreglerne. Når man afgiftsmæssigt giver godtgørelser for de biler, der har den største sikkerhed, og som naturligvis vil blive de største vogne, er det paradoksalt og unintelligent, at man ikke tager disse betragtninger med ind i vurderingen af denne ajourføring.

Det, det i realiteten drejer sig om, er, hvorfor erhvervslivet skal være syndebug i denne sag. Alle andre ting bliver jo justeret op efter den inflationsudvikling, vi har.

Retsforbundet vil som sagt nøje se på beløbsrammen i skatte- og afgiftsudvalget.

Bollmann (CD):

Må jeg indledningsvis takke de fleste af ordførerne for en form for positiv indstilling til forslaget. Debatten her i dag har jo vist, at hvis man skal komme igennem med noget her i folketinget, så skal man stille et meget urealistisk forslag om en meget høj grænse, i hvert fald i forbindelse med skatteforslag.

Baggrunden for, at vi har fremsat dette forslag, er, at der kun er tale om en rimelig ajourføring af gældende regler. Hr. Glistrup taler om, at reglerne skal afskaffes. Jeg er ganske klar over, at vi tidligere har stemt for en afskaffelse af grænsen. Men vi har denne gang villet være realistiske, og derfor har vi også kun foreslået en forhøjelse til 90.000 kr., som jeg mener ret nøje svarer til stigningen i gennemsnitsprisen – som i øvrigt i hovedsagen er afgifter – på en kvalitetsvogn.

Vi har også villet undgå en lang debat om ikrafttrædelsen – det er der godt nok ingen der har nævnt – og derfor har vi foreslået 1. januar 1979. Hvis der her i salen og i udvalget er flertal for at forhøje grænsen til 100.000 kr. eller måske 110.000 kr., eller hvis et flertal er af den overbevisning, at loven skal have virkning fra 1. januar 1978, så vil vi da gerne tale om det. Men som forslaget nu foreligger, har jeg vanskeligt ved at forestille mig, at nogen egentlig med overbevisning kan stemme imod – i hvert fald ikke nogen af de partier, der stod bag ændringen i 1975.

Ændringen i 1975, som havde virkning fra 1976, var baseret på et forslag om en forhøjelse til 85.000 kr., så vidt jeg husker, det blev altså reduceret til 65.000 kr. Det er baggrunden for, at jeg siger: hvis vi i dag havde foreslået 120.000 kr. eller 130.000 kr., så var det da meget muligt, at regeringen ville være gået med til et beløb på 90.000 kr. Jeg synes, det er for dårligt, at når et parti fra oppositionen kommer med et forslag, et såkaldt privat forslag, vil man ikke gå ind i en seriøs overvejelse om beløbets størrelse.

[Bollmann]

Må jeg sige til ministerens bemærkninger, at jeg var da meget glad for, at ministeren var enig i, at det var tiltrængt med en justering. Måske var han alligevel inderst inde positiv. Der blev talt om provenuet på de 20 mill. kr., som måske ville vokse til 50 mill. kr. Det mener jeg er et postulat, som vi selvfølgelig kan få lejlighed til at få noget nærmere at vide om under udvalgsbehandlingen.

Jeg kan da godt se, nu ministeren taler om tidspunktet, at det er irriterende, at et sådant forslag, som måske koster 20 mill. kr., skal behandles i disse dage, hvor et andet forslag, som skulle indbringe 30 mill. kr., nemlig lystbådeafgiften, er ved at falde på gulvet.

Ministeren var inde på, at regeringen gerne vil støtte produktionen og erhvervslivet. Jeg synes, regeringens afvisning af dette forslag er udtryk for en grov nedvurdering af visse erhverv, f. eks. handelsrejsende, montører osv. Der er også en lang række mindre virksomheder, hvor bilen måske er et af de største produktionsmidler, de har. Man siger her: nej, dem vil man overhovedet ikke regne med.

Men o.k., jeg vil meget gerne sige tak for tilsagnet om en drøftelse i udvalget med ministeren.

Socialdemokratiets ordfører, hr. Erenbjerg, var også inde på, at satsen måske trængte til en regulering. Det er trist, man først skal komme med et overbudsbetrag og så bagefter finde en eller anden mellemproportional, før nogen af de største partier, som i dag sidder i regeringen, vil gå med på et i øvrigt fornuftigt forslag.

Hr. Erenbjerg nævnte socialdemokratiets principielle holdning til at sanere fradragsjunglen. Så vidt jeg har hørt fra skatteministeren – regeringens skatteminister – nu, så er hele spørgsmålet om fradragsreformen lagt på hylden. Det er ikke noget, vi skal diskutere i dag; derfor synes jeg, man skal holde den slags ting udenfor.

Man taler om, at andre grupper bliver beværet af dette forslag. Jeg vil nævne, at de fleste af de andre grupper er afhængige af, hvordan det går i erhvervslivet, og hvordan det går i produktionen.

Jeg vil gerne sige til hr. Glistrup: tak for de fleste af de argumenter, der kom. Jeg havde også forventet, at der ville komme bemærkningen om, at grænserne helt skulle afskaffes. Jeg mener, jeg i de første par be-

mærkninger, jeg kom med, har forklaret, at vi denne gang gerne ville komme med et realistisk forslag. Det ved jeg godt at det kan være vanskeligt for hr. Glistrup at se: at nogen kan komme med realistiske forslag, men o.k., jeg vil meget gerne sige tak for de argumenter, der kom frem. Jeg synes, de var meget relevante, og jeg er også meget glad for, at fremskridtspartiet i givet fald vil stemme for CDs forslag.

Med hensyn til de tekniske spørgsmål, så hænger det nok sammen med hele forretningsgangen i folketinget, da vi fremsatte forslaget. Det er et stykke tid siden.

Venstres ordfører indledte med at sige, at der var tale om en lille ændring. Det mener jeg i og for sig også – den er sikkert også for lille. Jeg var også glad for venstres ordførers bemærkning om, at man ikke skulle begrænse erhvervslivets udfoldelsesmuligheder. Men jeg vil gerne spørge hr. Jeppé Kristensen, om venstre vil afvise, at anvendelsen af biler overhovedet ikke har forbindelse med eksport og eksportkonkurrerende erhverv. At hr. Jeppé Kristensen sluttede af med at tale om en stor stigning, skyldes nok en trykfejl i manuskriptet.

Tak til det konservative folkeparti for tilslutningen. Jeg kan sige det samme igen om beløbet.

Hr. Bernhard Baunsgaard var inde på, at det måske var meget rimeligt med en regulering, men at det måske ikke var det rigtige tidspunkt at regulere på. Det er mærkeligt, hr. Bernhard Baunsgaard kommer med sådan nogle bemærkninger. Det er dog kun en måned eller 5 uger siden, hr. Bernhard Baunsgaard og jeg for en gangs skyld var ganske enige om visse problemer inden for bilbeskatningen – det drejede sig om sikkerhedsudstyr. Da hverken hr. Bernhard Baunsgaards eller mit ændringsforslag blev gennemført dengang, er det egentlig mærkeligt, at hr. Bernhard Baunsgaard ikke i dag kan se, at en af grundene til, at bilerne er blevet for dyre, er, at man ikke vil gennemføre de rigtige bestemmelser vedrørende sikkerhedsudstyr. Havde vi gjort det, så kunne vi måske have sat beløbsgrænsen ned til 89.000 kr., men som det er i dag, mener jeg ikke, 90.000 kr. er for meget. Jeg mener heller ikke, tidspunktet er for dårligt valgt, for der er vel ikke noget tidspunkt i dansk afgiftslovgivning, hvor man i en bestemt periode har fo-

[Bollmann]

retaget så store forhøjelser som netop siden 1975.

Hr. Kaj Hansen kom med en meget sjov undskyldning for, at forslaget var fremsat. Nu ved jeg ikke, om hr. Kaj Hansen er til stede – jo, det er han. Jeg hørte derimod ikke i indlægget nogen undskyldning for, at hr. Kaj Hansen ikke i lighed med andre partier fra venstrefløjen holdt sig borte fra debatten. Jeg var lige ved at tro, at det skulle være en linje fremover her i folketinget. Så kunne vi måske få en mere seriøs debat om visse spørgsmål, ikke mindst når det drejer sig om erhvervslivet.

Jeg må sluttelig sige tak til hr. Arne Bjerregaard og til hr. Hjortlund Christensen, der efter min opfattelse er enige i intentionerne bag forslaget. Hvorvidt beløbsrammen skal være 90.000 kr. eller 100.000 kr., det vil vi selvfølgelig gerne være med til at diskutere under udvalgsbehandlingen.

Erenbjerg (S):

Jeg vil gerne sige, at når jeg har ordet her i dag, så er det som repræsentant for socialdemokratiet, og jeg vil gerne gøre hr. Melchior opmærksom på, at vi i socialdemokratiet stadig har den principielle holdning, at der skal luges ud i denne fradragsjungle. Jeg vil også godt sige til hr. Melchior, at hvis hr. Melchior's parti havde udvist bare lidt større interesse for vores tidligere oplæg til en skattereform, så var det måske lykkedes os at få saneret en del af disse fradrag.

Hr. Melchior og hr. Arne Bjerregaard sagde, at bilkøb ikke belaster betalingsbalancen mere end andet forbrug. En overgang troede jeg næsten, at hr. Melchior og hr. Arne Bjerregaard havde den opfattelse, at bare vi købte nogle større og nogle flere biler, så kunne man redde landets valutasituation. Jeg håber ikke, det forholder sig sådan.

Jeg vil godt spørge hr. Melchior: hvornår har vi i grunden i socialdemokratiet alene haft magten til at gennemføre de tanker, vi har om en skattereform? Jeg synes, det fra forslagsstillerne, fra dem, der støtter forslaget, havde været mere interessant, hvis vi i denne forbindelse havde fået oplyst: hvor ønsker man i grunden at fremskaffe det provenu fra, som det vil koste at gennemføre det foreliggende lovforslag?

Glistrup (FP):

Først må vi jo have at vide, om det koster noget provenu, for staten får en hel del ekstra penge ind på registreringsafgift, benzinafgift, vægtafgift og motorforsikringspoliceafgift, så der er måske endda en fortjeneste for skatteministeren i det foreliggende forslag.

Nu må jeg hellere passe på, for sidste gang afbrød den røde lampe mig, da jeg var ved at forklare fremskridtspartiets holdning til forslagens § 2 om ikrafttrædelsestidspunktet. Det er en fejltænkning fra centrumdemokraternes side at sige, at man skal lade anskaffelsestidspunktet være det afgørende, sådan at forslaget gælder biler anskaffet efter 1. januar 1979, for det vil jo bare opfordre folk, der f. eks. har biler til 89.000 kr., til at rende rundt at bytte. Handelsrejsende A i cementfabrikkerne bytter med handelsrejsende B i Spritfabrikkerne biler over til 89.000 kr., så har de anskaffet bilerne efter 1. januar 1979. At have alt det ekstra pjat, hvorved de, der er særlig onde lovtrækkere, får fordele, det er urimeligt. Derfor skal det være således, at afskrivningsgrænsen fra og med 1. januar 1979 skal ligge på de 90.000 kr., eller hvilket beløb man nu kommer frem til.

I første omgang af ordførernes runde var der en meget kraftig afvisning af at vedtage forslaget på nuværende tidspunkt fra den kommunistiske og den radikale ordfører med to enslydende begrundelser, nemlig at man på nuværende tidspunkt, hvor man i næste måned skal opfordre folk inden for LO-medlemmernes kreds til at være tilbageholdende, ikke skal udfordre ved at komme med regler af denne art.

Det er et argument, som jeg ikke håber folketinget vil falde for. Hver enkelt sag skal afgøres efter sine saglige grunde, og hvis der er noget, der er med til at trække folkestyrets og vores anseelse ned, så er det, når man forsøger at køre på den slags prokuratorfif som at tænke på, hvem der vil blive misundelige over hvad, og hvad man ikke kan af hensyn til den ene eller den anden. Hvis den rigtige grænse er 90.000 kr. eller en anden grænse, så skal man gennemføre den og løse denne sag rigtigt, løse denne sag korrekt. Den linje, man lagde op til, og som desværre er typisk christiansborgsk, fra kommunisternes og de radikales side, er noget, man må tage afstand fra, det er ikke noget, der skal

[Glistrup]

kunne trives her i disse højloftede sale. Det er rent ud sagt småpolitikerborgermisundelsesfims.

Bernhard Baunsgaard (RV):

Ja, der er jo mange bemærkninger, der kan gøres af hr. Glistrup i forbindelse med sådan en sag. Jeg har altid været af den overbevisning, at der bør være sammenhæng i ens økonomiske politik. Henstiller man til LO-medlemmer, til funktionærer og offentligt ansatte, at de skal være tilbageholdende i deres lønkrav, så må det samme gælde andre.

Hvis vi ser på de saglige grunde, så er jeg da overbevist om, at en række lavtlønsområder meget vel kan fremføre saglige grunde for, at deres løn skal stige 25 pct. eller 30 pct. Men det vil hr. Glistrup jo ikke være med til. Hr. Glistrup stiller forslag om – gennem sine 1.100 ændringsforslag til finanslovsforslaget – at man skal gøre hverdagen fattigere og mere grå for netop disse mennesker.

Den socialdemokratiske ordfører var inde på, at det havde været afgørende for en skattereform, om CD havde stillet sig mere imødekommende. Det er ikke korrekt. Det afgørende er, at det er socialdemokratiet, der nu ikke mere står bag det forslag til skattereform, som blev fremsat i foråret. Hvis socialdemokratiet igen står bag sit eget forslag, så vil væsentlige dele af det kunne gennemføres i dette folketing, for det er der flertal for. Men socialdemokratiet har jo selv svigtet dette forslag.

Måtte jeg endelig sige til hr. Erenbjerg, at jeg tror ikke, han vil få flertal for at afskaffe erhvervsfradrag, heller ikke engang i den socialdemokratiske gruppe.

(Kort bemærkning):

Glistrup (FP):

Jeg må lige fungere som berigtigelsesnævn over for den sidste taler. Fremskridtspartiets 1.108 forslag gik netop ud på, at den lavtlønnede fik 25 pct. fremgang i sin realindkomst og sine reale økonomiske muligheder.

(Kort bemærkning).

Bernhard Baunsgaard (RV):

Det har vi jo diskuteret nogle gange heroppe. Vi har statistiske undersøgelser, der

ganske klart viser, at til trods for ufuldkomnederne i vores skattesystem er det sådan, at de større indtægter kommer til at betale mere, end de modtager, mens det er omvendt for de små. Når hr. Glistrup foreslår, at vi skal ned på kun at opkræve 35 pct. af nationalproduktet i skatter, så er det klart, at det vil gå ud over de små. Vi havde en diskussion mellem hr. Glistrup og finansministeren, der i hvert fald for alle ikke-fremskridtsfolk ganske klart afslørede, at det var asocialt, hvad der kom ud af fremskridtspartiets forslag.

Jeg synes ikke, det er lykkedes på nogen måde, hverken i Politikens kronik eller andetsteds, for hr. Glistrup at gøre det på mindste måde sandsynligt, at der er noget som helst socialt i fremskridtspartiets forslag.

(Kort bemærkning).

Glistrup (FP):

»Den har aldrig levet, som klog på det er blevet, han først ej havde kær«.

Hverken hr. Bernhard Baunsgaard eller den socialdemokratiske regering har nogen sinde haft fremskridtspartiets forslag kær.

Melchior (CD):

Ja, nu skal det jo ikke udarte til en ren finanslovdebat, men da jeg har udfordret hr. Erenbjerg til ordduel, skylder jeg ham et par svar.

Det er da helt rigtigt, at socialdemokratiet ikke har haft magten til alene at gennemføre sin vilje, hverken på skatteområdet eller på andre områder. Det er vi enige om og jeg i hvert fald nogenlunde glad for det. Men det er dog heller ikke sådan, at oppositionen til alle de mange socialdemokratiske regeringer og finansministre ligefrem har presset socialdemokratiet til at lave en hel masse fradrag. De fleste er såmænd foreslået af socialdemokratiske finansministre. Mit spørgsmål var ikke nær så drillende, som det lød. Da hr. Erenbjerg nu angreb dem, syntes jeg, jeg ville forsvare de skiftende socialdemokratiske finansministre – også de borgerlige, der har været imellem, som også har indført fradrag. Jeg vil gerne tale deres sag. Nogle af dem ligger desværre syge for tiden, og så sent som i går udtalte jeg, at jeg med glæde så frem til, at vi så dem her igen.

[Melchior]

Det var ikke et angreb på de socialdemokratiske finansministre, for jeg er sikker på, de har indført disse fradrag i et forsøg på at øve retfærdighed. Jo enklere regler er, desto hårdere vil de ofte skære i det pulserende liv. Det er svært at tage hensyn til de mangfoldige forhold, der eksisterer mennesker imellem, og tilpasse reglerne deres forskelligartede situation. Fradragene er jo ikke indført for at genere nogen. Det er gjort i pænhed og ud fra retfærdighedssans. Det var derfor, jeg ikke kunne lide, at hr. Erenbjerg sådan bare skulle kaste skarn på hele rækken af disse udmærkede mennesker.

Hr. Erenbjerg spurgte, om jeg troede, man bare kunne købe større biler, så ville det gå landet vel. Nej, men det gælder jo alt forbrug, det gælder cigarer og øller og kalorierholdige ting i øvrigt og tøj og alting. Det er der aldrig nogen, der har påstået. Men det, det drejer sig om her, hr. Erenbjerg – nej, det må jeg ikke sige, men så vil jeg udtrykke det således: jeg vil gerne sige til hr. Erenbjerg, at det, det drejer sig om, er at enten er reglen rimelig, og så må den selvfølgelig ajourføres, så den ikke har en anden værdi i 1979, end den havde i 1975, eller også er den urimelig, og så vil jeg opfordre hr. Erenbjerg eller hans minister til at stille forslag om at afskaffe den. Da det ikke vil ske, det tør jeg godt spå, så bør hr. Erenbjerg og hans parti indse, at reglen skal have samme værdi så nogenlunde da – vi er jo til at forhandle med, som hr. Bollmann har gjort opmærksom på. Det er ikke noget nyt, vi foreslår, bare en ajourføring. Vær dog med tiden, socialdemokrati!

Arne Bjerregaard (KrF):

Hr. Erenbjerg talte om skattereformen fra i foråret, som overhovedet ikke var en reform – efter min formening i al fald – det var nogle små nusserier hist og her og nogle små fradragsændringer. Når hr. Erenbjerg kommer herop og siger, at man ikke kunne gennemføre den, bl. a. fordi CD ikke ville være med, ja, så er det imod bedre viden. Der kunne have været skabt et flertal for det socialdemokratiske forslag eller for et revideret forslag, men man ville ikke. Men nu kan man jo stå med glorien stadig væk og sige: ja, vi ville, men folketinget ville ikke. Det er imod bedre vidende, må jeg sige.

Til sidst en bemærkning om valutaforbruget. Selvfølgelig kan vi da ikke afskaffe vores gæld ved at købe store biler, men givet er det, det kan enhver regne ud, at jo mere man køber af stærkt afgiftsbelagte varer, jo mindre vil valutaforbruget være. Hvis det ikke skulle være klart nok, så vil jeg bede hr. Erenbjerg henvende sig til sin egen forhenværende finansminister, hr. Grünbaum, som nok kan give ham en lektion deri.

Bollmann (CD):

Jeg vil gerne sige hr. Erenbjerg tak for tilliden; han siger, det er CDs skyld, at vi ikke har fået en skattereform. Det synes jeg er lige groft nok. Man har simpelt hen ikke villet tale med os om de ting, vi har foreslået. Det er i hvert fald ikke CDs skyld, at regeringen fandt på, at der skulle et parti mere med i regeringssamarbejdet, og det er heller ikke CDs skyld, at den nye skatteminister har sagt, at det skattereformforslag, som den tidligere minister kom frem med, nu var lagt på hylden.

Må jeg sige til hr. Bernhard Baunsgaard, at det jo ikke er løn, der er tale om her. Der er tale om en rimelig behandling af erhvervslivet og ikke mindst en vis del af erhvervslivet. Men jeg er da stadig væk glad for hr. Bernhard Baunsgaards sidste udtalelse om, at hverken de radikale eller – efter hans mening – socialdemokratiet vil være med til at afskaffe erhvervsfradrag.

Jeg vil gerne slutte med at spørge ministeren, om ministeren vil overveje at forhøje grænsen i den lovgivning, der er til behandling i dag. Nu har vi været langt omkring. Jeg vil gerne spørge, om man vil være med til at forhøje grænsen, og hvor langt man vil gå. Jeg kan også spørge på en anden måde: hvis CD nu havde foreslået 130.000 kr., ville ministeren så have sagt: ja men vi vil gerne være med til 90.000 kr.?

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Anden næstformand (Karlskov Jensen):

[Anden næstformand]

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.

Meddelelser fra formanden:**Anden næstformand (Karlskov Jensen):**

Der er ikke mere på dagsordenen.

Medlem af folketinget *Erlendsson* har meddelt mig, at han på grund af midlertidig udsendelse i offentligt hverv ikke vil kunne givet møde i tinget i mindst 7 dage, hvorfor han anmoder om orlov fra og med den 29. januar samt om, at stedfortræderen må blive indkaldt.

Medlem af folketinget *Lasse Budtz* har meddelt mig, at han på grund af midlertidig udsendelse i offentligt hverv ikke vil kunne give møde i tinget i mindst 7 dage, hvorfor han anmoder om orlov fra og med den 30.

januar samt om, at stedfortræderen må blive indkaldt.

Der er foretaget ændringer i følgende udvalg:

Udv. om off. arbejder (24/1 79):

Udtræder: Thomas Thomsen

Nyt medlem: Glensgård

Miljø- og planlægningsudv. (24/1 79):

Udtræder: Alfred Hansen

Nyt medlem: Schak Nielsen

Folketingets næste møde afholdes i morgen, torsdag den 25. januar, kl. 13.00.

Angående dagsordenen henviste anden næstformand til den i salen opslåede dagsorden.

Mødet hævet kl. 15.37
