

[Askjær Jørgensen]

økonomiske sammenhænge. Det er ikke en ny situation for mig, at hr. Flygaard ikke ved, at når man fjerner statsafgiften på arbejdskraft, så bliver arbejdskraften billigere, og dermed kan man producere varerne billigere, og dermed kan man beskæftige flere. Det er jeg fuldstændig klar over at hr. Flygaard ikke har indsigt i, men det har jeg opgivet at lære hr. Flygaard.

(Kort bemærkning).

**Flygaard (DR):**

Jeg har svært ved at sige tak til hr. Askjær Jørgensen for den karakteristik, han gav af mig med hensyn til min økonomiske indsigt. Jeg skal ganske undlade at udtale mig om hans indsigt, som jeg bedømmer den.

Må jeg i øvrigt sige, at det, der har interesse, i hvert fald i første fase ikke i så høj grad er selve salgs- og forbrugssiden med hensyn til elektricitet. Det er produktionssiden. Når man i sin tid i hvert fald i et vist omfang fik elafgiften indført ud fra valutariske hensyn, så kan der være en vis logik i, at elafgiften ikke skulle ramme den elektricitet, der blev produceret herhjemme ved hjælp af, man kan måske sige danske ting. Derfor synes jeg, at der er vældig god ræson i, at man prøver at få det nærmere undersøgt, og jeg tror såmænd gerne, at der vil gå nogle år, inden man får det udviklet i større omfang. Lad os da nu prøve, men det synes hr. Askjær Jørgensen altså ikke at man skal.

Hermed sluttede forhandlingen.

### *Afstemning*

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

**Første næstformand (Enggaard):**

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:

### **6) Første behandling af:**

*Forslag til folketingsbeslutning om ændring af registreringsafgiften af motorkøretøjer m.v.*  
[Af Kalnæs (SF) m.fl.]

(Beslutningsforslag nr. B 107. Fremsat 9/4 81).

Forslaget sattes til forhandling.

### *Forhandling*

**Ministeren for skatter og afgifter (Mogens Lykketoft):**

Det beslutningsforslag, socialistisk folkeparti har fremsat, er en genfremsættelse af et tidligere forslag, som var til første behandling for et års tid siden.

Jeg forstår, at hovedformålet med forslaget dengang som nu er, at SF ønsker at anvende afgifterne som middel i energi- og ressourcepolitikken. Det er et synspunkt, regeringen principielt er enig i. Det er også sådanne synspunkter, der har ligget bag de senere års forhøjelser af energiafgifterne.

Men jeg må nok sige, at enigheden ikke er stor, når vi ser på det konkrete forslag, SF har lagt frem. Forslaget går først og fremmest ud på at ændre den gældende registreringsafgift fra en værdiafgift til en stykafgift, som skal fastsættes i overensstemmelse med bilens brændstofforbrug.

Jeg vil gerne hertil sige, at de tanker, SF gør sig med dette forslag – det vil sige, at det skulle fremme anvendelsen af mindre ressourceforbrugende biler – allerede findes i det gældende afgiftssystem, idet der i hvert fald i almindelighed er en sådan sammenhæng mellem bilens pris og motorstørrelsen, at de mest energitunge biler rent faktisk betaler den højeste afgift. Det gældende afgiftssystem fremmer derfor købet af mindre og typisk også mindre energiforbrugende biler, men derudover betyder det gældende system, at luksusbiler beskattes meget kraftigt, og at importudgifterne af den grund begrænses.

Jeg kan som illustration af problemerne ved overgang til det af SF fremsatte forslag sige, at konsekvensen af alene at lægge vægt på energiforbruget i forhold til det nuværende system ville være, at to biler som en Lada og en Porsche, der, så vidt jeg ved, beskattes forholdsvis forskelligt i det nuværende system, ville blive beskattet med det samme beløb efter socialistisk folkepartis forslag. Det mener jeg må siges at være en utilsigtet

**[Ministeren for skatter og afgifter]**

konsekvens i forhold til de andre synspunkter omkring beskatningen, ønsket om at begrænse dyr import, som også ligger i registreringsafgiftssystemet.

Med hensyn til forslaget fra SF om at nedsætte registreringsafgiften for ikke-benzindrevne biler med 30 pct. forstår jeg også dér godt det energipolitiske sigte, SF ønsker varetaget, men jeg må nok som værnere af provenuet, som skatte- og afgiftsminister, fremføre en vis betænkelighed ved de konsekvenser, sådan et forslag vil få for indtægterne af benzinafgiften.

Jeg må konkludere, at selv om vi anerkender de grundlæggende synspunkter bag forslaget og også deler dem i regeringen, så må vi sige, at forslaget i den nuværende udformning ikke er et hensigtsmæssigt middel til varetagelse af de synspunkter, og vi kan derfor ikke give støtte til det.

**Camre (S):**

Vi har alle et ønske om, at bilmarkedet generelt skal overgå til at anvende mere energiøkonomiske køretøjer, men jeg finder ligesom ministeren for skatter og afgifter, at det foreliggende forslag ikke er synderlig hensigtsmæssigt i den henseende. Jeg føler mig meget overbevist om, at den overgang, vi rent faktisk oplever i øjeblikket, til anvendelse af mere energiøkonomiske køretøjer sker på grund af selve benzinen pris, herunder afgiften på benzin, som er et meget stærkt incitament til at få køretøjer, der går langt på literen.

Det, vi ønsker at spare på, er benzinen. Det er den ressource, vi betragter som knap, og det er derfor den, der skal beskattes. Men jeg vil gerne have lov til at sige, at udenlandsk valuta skal der jo også spares på, og da energiøkonomiske biler også kan gøres meget luksusrægede, vil en stykafgift som foreslået af SF begunstige de dyrere fremfor de billigere biler, og skatteministerens eksempel med Ladaen, der befinder sig i den helt billige ende af skalaen, og Porschen, der er i den dyre ende, er en god illustration heraf. Når afgiften udgør  $\frac{1}{3}$  af den pris, kunden betaler, så er det klart, at skulle man gå over til en stykafgift, så ville prisforskellen mellem den bil, der koster meget i udenlandsk valuta, og den bil, der koster lidt i udenlandsk valuta, altså ab fabrik, indsnævres.

Jeg kan garantere for, at forslaget vil blive hilst velkommen af virksomheder, der laver energiøkonomiske luksusbiler, og dem er der jo også nogle af, selv om de altså ikke kommer ind på det danske marked i særlig stort omfang på grund af den nuværende skatteform.

Så vil jeg spørge, hvad kriterierne for et lavt benzinförbrug for et køretøj er. Ja, det er lav egenvægt. Det er en motor konstrueret med henblik på lavt benzinförbrug, og så er det gearkasser med 5 gear formentlig. Det er vel dér, det i øjeblikket er mest sandsynligt, at der kan være en besparelse. Den lave egenvægt – det betyder som regel en billigere vogn, det er, alt andet lige, de små biler, der vejer lidt, og som koster lidt – og en motor konstrueret til et lavt benzinförbrug og 5 gears gearkasser er egenskaber, som i sig selv ikke gør en bil dyr eller ikke gør en bil så dyr, at besparelserne ved det lavere benzinförbrug ikke er i stand til at dække merprisen ind med det benzinpriseniveau, vi har i øjeblikket.

Så skal jeg endelig sige om spørgsmålet om at indføre en 30 pct. lavere afgiftssats for køretøjer, der drives ved andet end benzin, at det nok kan være hensigtsmæssigt, at et marked har køretøjer, der drives af andet end benzin, men det, der umiddelbart er alternativet, er dieselolie og gas. Det ligger lidt længere ude i fremtiden at få nogle helt nye brændstoffer. Dér vil jeg minde om, at benzin og dieselolie jo fremkommer i forenet produktion, og det er ikke muligt at fremstille dieselolie og benzin af hele den mængde råolie, der er til rådighed, altså er der et ikke helt fast forhold, men dog et forhold i den forenede produktion mellem disse to produkter. Selv om det danske förbrug på verdensmarkedet er så lille, at vi måske nok kunne købe dieselolie i et sådant omfang, som der her er tale om, så er det ikke i øjeblikket med den teknik, der er til rådighed, muligt at gøre det på verdensplan. Nu ved jeg godt, at SF ikke opererer længere end til den danske grænse, og det er jo heller ikke længere, disse skatteregler gælder, men der er altså en grænse begrundet i selve energiens tilvejebringelse for, hvor mange dieselkøretøjer man kan have kørende.

Jeg kan på den baggrund ikke give tilslutning til forslaget.

**Ivar Hansen (V):**

Det er jo en kendt sag, at den danske bilbranche for øjeblikket er ude i meget store vanskeligheder. Bilsalget faldt sidste år med over 40 pct., og faldet er yderligere blevet forstærket i de første måneder af indeværende år. Det er klart, at det er et forhold, som må give anledning til ganske mange overvejelser af beskæftigelsesmæssig art og også andre overvejelser med hensyn til vores transportmønster. Det må naturligvis også give anledning til nogle overvejelser af mere statsfinansiell karakter. Jeg tænker på, at registreringsafgiften sidste år udviste et fald på et par milliarder kroner i forhold til, hvad man havde budgetteret med. Det er derfor forståeligt, at bilbranchens organisationer og Dansk Metalarbejderforbund på et tidspunkt rettede en henvendelse til regeringen om denne sag med anmodning om en nedsættelse af bilbeskatningen. Vi beklager fra venstres side, at disse organisationer blev mødt med en så klar afvisning fra regeringens side, som tilfældet var.

Vi vil om kort tid få et lignende forslag til behandling her i folketinget, i hvert fald et forslag, der tangerer den samme emnekreds, fremsat af venstre og det konservative folkeparti, som imidlertid går på en nedsættelse af automobilbeskatningen af flere grunde, bl. a. fordi vi finder, at det er uholdbart, at vi har det meget lave salg, som tilfældet er for øjeblikket.

SF skriver i fremsættelsen:

»Det grundlæggende store transportarbejde, specielt bopæl/arbejdspladstransporten, bør . . . . først og fremmest ske ved det kollektive trafiksystem, som derfor i modsætning til bilparken bør udbygges.«

Her synes jeg, SF glemmer det forhold, at en meget stor del af den danske befolkning jo ikke har mulighed for at bruge et kollektivt trafiksystem, uanset at der i disse år gøres fremstød i amtskommunerne med opbygning af amtskommunale busselskaber. Uanset dette vil det kollektive trafikudbud ikke være en brugbar transportmulighed for en meget stor del af befolkningen. Derfor bygger en del af SFs forslag på forkerte forudsætninger. SF forudsætter, at der ikke skal være tale om en nedsættelse af automobilbeskatningen. Det tror vi er en forkert politik. Vi tror, det ville være nyttigt, om dette folketing

meget hurtigt vedtog en nedsættelse af automobilbeskatningen, uden at jeg skal gå nærmere ind heri, for det får vi til drøftelse her i folketinget om meget kort tid.

Jeg tror ligesom ordføreren for socialdemokratiet, hr. Camre, ikke, at det forslag, SF her har fremsat, er et brugbart forslag – af de grunde, jeg her har nævnt. Man fornemmer den politiske hensigt bag forslaget. Man fornemmer den hensigt, som jeg just har nævnt. Man tror fra SFs side, at vi kan dirigere transportmønsteret klart i retning af det kollektive trafiksystem. Jeg har allerede sagt, at den mulighed eksisterer ikke, og derfor nyter det ikke noget, at vi gennemfører en afgiftspolitik, der måske gør det endnu sværere for den del af den danske befolkning, som nødvendigvis må benytte sig af privatbilen.

Når det er sagt, vil vi gerne diskutere, hvordan vi indretter et afgiftssystem, som tager hensyn til energiforbruget. Det er klart, at det vil vi gerne være med til at drøfte i udvalget. Men de principper, som SFs forslag hviler på, tror vi ikke rigtig på gennemførelsen af.

**Gammelgaard (KF):**

Det danske bilbeskatningsniveau er rekordhøjt, det ligger i gennemsnit 6 gange højere end i de øvrige EF-lande. Dette bilbeskatningsniveau har medført en række problemer for bilbranchen i særdeleshed og for samfundet i almindelighed. Provenuet af registreringsafgiften, der i finansåret 1980 var budgetteret til ca. 5 mia kr., blev kun på ca. 3 mia kr. I finansåret 1981 budgetterer finansloven med 4 mia kr. i provenu af denne afgift, men afgiftstallene for årets første måneder og de forventninger, der kan opstilles, viser, at der også i år bliver tale om et stort statsligt provenutab. Det kan ikke påregnes, at registreringsafgiften på biler indbringer mere end i hvert fald 3 mia kr., og noget tyder på, at tallet kommer ned under de 3 mia kr.

I den anledning kunne jeg godt tænke mig at spørge skatte- og afgiftsministeren, hvad regeringen agter at gøre ved dette, at dens afgiftspolitik på dette område spiller fallit, at provenuet er stadig faldende?

Det danske registreringsafgiftssystem har i øvrigt til konsekvens, at udefra kommende prisstigninger slår igennem i indlandet med

[Gammelgaard]

flerdobbelt virkning. Når importprisen på en udenlandsk bil stiger, bliver salgsprisen i Danmark således flere gange højere, end den udenlandske prisstigning tilsiger. Der er altså i realiteten tale om en punktafgift, der løbende forhøjes.

Som det allerede er nævnt, vil folketinget i løbet af kort tid komme til at behandle et forslag fra venstre og det konservative folkeparti, hvori vi opfordrer regeringen til snarest at fremsætte forslag til lov om ændring af lov om registreringsafgiften af motorkøretøjer m.v. med det sigte at gennemføre en gradvis reduktion af afgiftsbeløbene for personbiler efter de retningslinjer og ud fra de synspunkter, der er anført i den redegørelse, som ministeren for skatter og afgifter har modtaget fra motorbranchens organisationer og Dansk Metalarbejderforbund i en skrivelse i slutningen af januar måned 1981.

Vi opfordrer i øvrigt også i dette forslag ministeren for skatter og afgifter til at forhøje de gældende fradrag i registreringsafgift for sikkerhedsudstyr til biler, således at udstyret principielt fritages for afgift, som det er vedtaget af folketinget i 1973.

Når jeg har sagt dette, vil man forstå, at det konservative folkeparti ikke kan tilslutte sig det af SF fremsatte forslag til folketingsbeslutning om ændring af registreringsafgiften af motorkøretøjer m.v. Men jeg vil godt spørge ministeren, eftersom SF også er inde på den problemstilling, hvorledes han stiller sig til dette med sikkerhedsudstyr på biler. Kunne vi i dag fra ministeren få et løfte om, at han vil efterleve det, som man i 1973 vedtog her i folketinget på dette område, så ville det dog være noget.

I øvrigt står der i SFs fremsættelse, at man ønsker et periodisk syn af biler. Her må jeg sige, at vi fra konservativ side er stærkt betænkelige på grund af de store samfundsøkonomiske omkostninger, dette vil medføre. Vi kan ikke tilslutte os tankegangen i forslaget fra socialistisk folkeparti, også af den grund, at det i virkeligheden lægger op til, at man skal have nogle gamle biler kørende rundt, der i hvert fald ikke er benzinøkonomiske i forhold til de nye biler, der i dag kan importeres fra udlandet. Ud fra alle betragtninger finder vi det rigtigere at gennemføre det forslag, som motorbranchen og Dansk Metalarbejderforbund er gået ind for.

**Askjær Jørgensen (FP):**

Der er fire punkter her, som ikke er ordentligt uddybet i bemærkningerne, og derfor kan man ikke rigtig vide, hvad de går ud på.

Punkt 4 taler om, at man skal nedsætte registreringsafgiften på busser. I den anledning vil jeg gerne spørge ministeren for skatter og afgifter, om f. eks. HT-busser i det hele taget betaler registreringsafgift. Hvis ikke de gør det, så er det vel svært at nedsætte den.

Der tales i punkt 3 om at anvende en afgiftssats, der er 30 pct. lavere end satsen for benzindrevne køretøjer. Er det elbiler, man tænker på? Hvorfor har man så ikke forklaret det? Hvis det ikke er elbiler, man tænker på, hvad er så den logiske forklaring på, at man skal favorisere dieselmotorer fremfor benzinvogne?

Under punkt 2 tales der om, at afgiften skal beregnes på grundlag af køretøjets brændstofforbrug målt som typemåling på prøvestation. Der er jo biler, der er særlig økonomiske, når de kører med 60–70 kilometers fart – som f. eks. de biler, der fortrinsvis anvendes i bytrafik – men de kan være ganske uøkonomiske, når de anvendes til højere hastigheder, dels den landevejshastighed, som er den lovlige i henhold til den nugældende lovgivning, dels den landevejshastighed, som er det realistiske i dagens samfund, på en 100–120 km i timen. Det er den fart, de allerfleste biler ligger på, når man i praksis studerer det på Danmarks landeveje. Endelig kan der være tale om helt andre forhold for motorvejstrafik, hvor man kører stærkt. De biler, der er økonomiske i landevejstrafik, kan godt være uøkonomiske i bytrafik – og omvendt. Derfor kan jeg ikke rigtig se, hvordan man skulle få noget retfærdighed med ind i billedet her.

Punkt 1 om en stykafgift synes jeg hr. Camre udmærket har beskrevet, så det skal jeg ikke nærmere gå ind på. Det vil være forkert at lægge afgiften om på den måde.

Jeg vil gerne tage det op, at man siger, man skal favorisere den kollektive transport. Jeg vil gerne spørge ministeren, om ministeren vil være i stand til at forelægge nogle beregninger over, hvad det koster med den kollektive transport, respektive privatbilisme, hvis man opgør begge dele totalt fri for be-

[Askjær Jørgensen]

skatning. Vi er mange, der oplever disse store busser, der kører rundt med ingen passagerer eller med én passager eller med to passagerer. Det må da være langt, langt dyrere, end hvis den enlige passager kunne tøffe i en lille Polo eller en anden vogn i tilsvarende klasse.

Der er kørt utrolig megen propaganda på, hvor dyrt det er at køre i privatbil, og hvor fordelagtigt det er med den kollektive transport. Kunne vi få at vide, hvordan det billede ser ud, hvis man laver en opgørelse, hvor den kollektive transport er helt befriet, helt renset for afgifter og for tilskud, og hvor den private bilisme er helt renset og befriet for tilskud og afgifter?

Vi skal naturligvis have med i billedet, hvor meget disse store busser ødelægger vejene, hvor meget de slider på vejene, og hvor meget de mindre biler slider på vejene. De vestjyske kommuner, der nu er blevet påtvunget de amtslige trafikelskaber, har store udgifter til at holde deres vejnet i orden til alle disse store, tomme busser, der suser rundt dér hvert andet øjeblik. Det ville ikke være nær så hård en belastning, hvis det var nogle små og økonomiske biler, der kom dér.

Jeg mener altså, samfundet kunne spare en masse ved at nedlægge to tredjedele af den kollektive transport og så lade folk komme over i de økonomiske privatbiler. Det synes jeg ministeren skulle tage fat på.

### Bernhard Baunsgaard (RV):

Jeg tror ikke, dette forslag fra SF er ganske gennemtænkt. Der er to led i forslaget. Der er forslag om overgang til en stykafgift i stedet for en registreringsafgift, og der er et forslag om, at andre driftsmidler skal behandles på en anden måde, end de bliver i øjeblikket.

Stykafgiften skal vejes, mener SF, i overensstemmelse med benzinforbruget. Det vil, som allerede påpeget af skatteministeren, i særlige tilfælde give overordentlig mærkelige resultater. Skatteministeren nævnte Lada og Porsche over for hinanden, men man kunne sagtens finde andre eksempler. Visse sportsvogne med specialtunede motorer kan nok have et særdeles rimeligt benzinforbrug, men det er jo opnået på bekostning af, at levetiden til gengæld er kort. De skulle altså slippe meget billigt. Det ville være urimeligt i enhver henseende. Ikke alene fordi de er luk-

susudstyrede, men også fordi det valutamæssigt naturligvis vil være forkert, at vi ustandselig skulle indføre nye motorer til dem. Jeg tror, man simpelt hen ikke har tænkt dette færdigt.

Derefter kommer der et forslag om, at andre drivmidler – i øjeblikket er det især diesel og gas, men der kan jo også blive tale om el – skal begunstiges med en lavere afgift. I øjeblikket er det sådan, at vægtafgiften for vogne med disse andre drivmidler er lidt mere end fordoblet i sammenligning med benzindrevne vogne, fordi der på dieselolien og gassen ikke findes en salgsafgift. Det er da muligt, at det kunne betale sig, men det har jeg intet overblik over, det ved jeg ikke noget om i øjeblikket, og SF har ikke anført noget om det. Men det var da muligt, at det valutamæssigt ville være en fordel, om vi fik flere biler, der kørte på gas. Det kan vi da undersøge i udvalget. Vi kunne jo godt af valuta-grunde føre den politik at nedsætte den særlige afgift, hvis gas er billigere.

I den fremsættelsestale, der følger med forslaget, er man inde på ting, der ikke er omtalt i selve forslaget til folketingsbeslutning. Der er en ting, som jeg nok synes man skal undersøge i udvalget. Det er spørgsmålet om renovation af biler, altså genopbygning af biler, enten med allerede brugte dele eller med helt nye dele. Her kommer man på et eller andet tidspunkt ud i dette, at man skøner fra afgiftsmyndighedernes side, at nu er der sket en sådan fornyelse af den genopbyggede bil, at der i realiteten er tale om en helt ny bil, og derfor forlanger man ny registreringsafgift. Det ville nok være en god idé, om man så på det, også af hensyn til det, som har været fremført fra venstre og konservative om, at bilbranchen er i vanskeligheder. Måske kunne der skabes noget arbejde her. Den store ekstrabeskæftigelse fører det nok ikke med sig, men lad os se på det. Det står ikke i forslaget, men det står i talen, og derfor tager jeg det frem her.

Der blev af venstres og de konservatives ordførere fremført nogle betragtninger. Jeg skal lade være at stille spørgsmål til hr. Gammelgaard, for hr. Gammelgaards betragtninger over afgifterne er nationaløkonomisk set af en sådan art, at jeg ikke tror, der ville komme noget ud af at bede hr. Gammelgaard uddybe det. Det, jeg kom til at tænke på ved at høre det, var nærmest Ebbe-

[Bernhard Baunsgaard]

rød Bank. Jeg ved ikke, om man kan huske Ebberød Bank. Her var man først og fremmest interesseret i, at omsætningen skulle være stor; om omsætningen så var lønnende eller ej, det gjorde ikke noget. Jeg har nærmest fået fornemmelse af, at der er tale om noget lignende her, så jeg skal ikke spørge hr. Gammelgaard om noget som helst.

Derimod vil jeg gerne bede hr. Ivar Hansen forklare, hvordan vi skal klare at nedsætte valutaunderskuddet ved at lette importen af nye biler, altså bruge flere penge på det. For det er jo konsekvensen af det, hr. Ivar Hansen sagde. Jeg kan ikke tro det. Jeg tror, at hvis vi fulgte hr. Ivar Hansen, gik det på samme måde, som dengang venstre var medlem af en regering: at man havde sat sig for at nedsætte valutaunderskuddet, og resultatet var noget nær en fordobling. Jeg tror, der vil ske det samme her. Men jeg hører meget gerne, hvordan hr. Ivar Hansen har tænkt sig, at ved fremme af importen falder valutaunderskuddet.

(Kort bemærkning).

**Gammelgaard (KF):**

Som fremført af motorbranchens organisationer, Dansk Metalarbejderforbund samt venstre og det konservative folkeparti i det beslutningsforslag, som er indleveret her i folketinget, vil en nedsættelse af registrerings- og benzinafgifterne have en række positive følger også på betalingsbalancen. Det vil få en gunstig indvirkning på betalingsbalancen over for udlandet, at der købes flere nye biler, som trods alt er pålagt store afgifter, fremfor at forbrugerne importerer andre varer for de penge, der ellers skulle anvendes til bilkøb. Vi ønsker stadig væk, at der skal være høje afgifter på bilerne – blot ikke så høje som de nuværende – og det er klart, at dette vil medføre en forbedring af betalingsbalancen.

(Kort bemærkning).

**Bernhard Baunsgaard (RV):**

Jeg forstår udmærket, at organisationer, der organiserer de folk, der er beskæftiget med at reparere og sælge biler, er interesseret i at få indført flere. Det forstår jeg udmærket, og jeg synes, det er meget tilgiveligt, at de ræsonnerer på den måde. Men jeg synes,

det må være en pligt for et folketingsmedlem at gøre det ganske klart, at man ikke ved at opmuntre importen af nye biler, ved at opfordre endnu flere folk end i dag til at have egen bil, bruge egen bil, kan klare Danmarks valutavanskeligheder. Den tror jeg simpelt hen hører hjemme i Ebberød Bank. Jeg kan ikke se andet, og der blev ikke sagt noget, der overbeviste mig.

(Kort bemærkning).

**Flygaard (DR):**

Jeg synes, det i høj grad var karakteristisk for hr. Gammelgaards svar, at det var af meget formel karakter. Hr. Gammelgaard kunne måske have opregnet ikke en 3–4 stykker, som han gjorde – venstre og konservative inklusive – men en masse andre også. Men det siger jo ingenting. Det, vi har brug for, er nogle reelle argumenter. Det var langt mere interessant at få at vide, hvad de havde sagt, end at de støttede hr. Gammelgaards synspunkt.

(Kort bemærkning).

**Ivar Hansen (V):**

Det er overmåde underholdende gentagne gange at høre hr. Bernhard Baunsgaards selvretfærdige betragtninger her fra folketingets talerstol, hvad angår venstres indsats og venstres politik, især når det kommer fra en repræsentant for et parti, der nu i enhver henseende støtter en regering, hvis økonomiske politik betyder, at vi daglig kan høre om rekordunderskud på stort set alle statsfinansielle områder.

Men lad nu den del af sagen ligge. Forholdet er det, at det meget høje afgiftsniveau, vi har herhjemme – det er, som hr. Gammelgaard allerede har sagt herfra, rekordstort i forhold til de lande, vi sammenligner os med – utvivlsomt er med til at forvride trafikmønstret og har medvirket til, at vi allerede har registreret en betydelig nedgang i de statsfinansielle indtægter fra registreringsafgiften og også andre afgifter på bilbeskatningens område. Derfor tror jeg, at det, både befolkningen og automobilbranchen er interesseret i, er en mere lempelig beskatning. Jeg tror i øvrigt, at afgifterne derved ville stige. Vi ville få et salg, der stod i et mere rimeligt forhold til behovet for en stadig udskiftning af den

[Ivar Hansen]

danske automobilpark. Det, vi risikerer nu, er, at der sker en forældelse og en nedslidning af den danske automobilpark. Det er måske i hr. Bernhard Baunsgaards interesse, men efter vores opfattelse er det en ufornuftig transport- og afgiftspolitik.

**Første næstformand (Enggaard):**

Hr. Askjær Jørgensen har ordet for en kort bemærkning. Der er en række korte bemærkninger foran os.

(Kort bemærkning).

**Askjær Jørgensen (FP):**

Det er klart, der er en masse stemmefiskeri i at gå ud og fortælle, at nu skal afgiften på nye personbiler nedsættes. Jeg er klar over, at man ikke alene vil diskutere det, når det forslag, der er fremsat, kommer på dagsordenen, men at man også vil bruge denne debat til det. Jeg synes ikke, det harmonerer med, at det kommer fra nogle partier, der har rejst en finanspolitisk forespørgsel. Det er ikke nemt at skulle være venlig over for venstre og konservative og betragte dem som seriøse partier, når man skal forberede sig på en finanspolitisk forespørgselsdebat og man så samtidig skal stå model til, at de i den grad driver stemmefiskeri på at ville nedsætte bilbeskatningen.

Det, det drejer sig om, er jo, at venstre og konservative har stemt for de finanslove, der har ødelagt Danmarks økonomi, sådan at befolkningen ikke har råd til at købe biler. Det er klart, at når man nedlægger erhvervsvirksomhederne, skal der ikke bruges biler hverken til salgsfolk eller til montører eller til noget som helst. Den eneste måde, vi kan få normaliseret området vedrørende anskaffelse af nye biler på, er ved at bringe orden i Danmarks økonomi. Det er der kun ét parti herinde der har fremsat forslag om. Det parti har liste Z.

**Første næstformand (Enggaard):**

Det ville utvivlsomt være en fordel for den videre debat, om vi i højere grad kunne holde os til det foreliggende forslag.

(Kort bemærkning).

**Camre (S):**

Med frygt for, at formanden skal gøre mig opmærksom på, at jeg er ved at komme lidt væk fra emnet, skal jeg komme med en enkelt kommentar til hr. Ivar Hansens bemærkninger om formålet med at have en afgift på eksempelvis motorkøretøjer. Det er åbenbart, at man med den statslige finanspolitik søger at nå flere forskellige mål, og disse forskellige mål kan godt være indbyrdes modstridende. Det er et mål at få penge i statskassen, men det er sandelig også et mål at begrænse valutaforbruget. Når det afgiftsprovener, som kommer ind fra motorkøretøjer, falder, så er det nok uønskeligt set fra ét synspunkt, men det er sandelig ønskeligt set fra et andet synspunkt, idet der spares udenlandsk valuta.

Hr. Gammelgaard havde nogle bemærkninger om, at der er en valutabesparelse ved at købe flere motorkøretøjer. Når man bruger penge til at købe nyt motorkøretøj, så vil der ud af hver 1.000 kr. alt andet lige gå noget i nærheden af de  $\frac{2}{3}$  i statskassen. Hvis man bruger pengene til at købe en ikke særlig beskattet vare, vil der kun gå nogle og tyve procent i statskassen. Men at der skulle opstå en forbedring af Danmarks økonomiske relationer til udlandet, hviler ganske sikkert på den helt specielle forudsætning, at de penge, som folk ikke bruger til at købe bil for, ville de bruge til at købe en vare, som udelukkende importeres fra udlandet. Den forudsætning er så speciel, at den ikke gælder, og derfor er argumentationen nationaløkonomisk intet værd.

(Kort bemærkning).

**Gammelgaard (KF):**

Jeg vil gerne stille det spørgsmål til socialdemokratiet og til det radikale venstre – og vel også til retsforbundet, forstår jeg: hvad vil man gøre ved den kendsgerning, at det budgetterede provener af registreringsafgiften og af de øvrige motorafgifter ganske enkelt ikke opnås, og at der er et så stort gab imellem det budgetterede beløb og det faktisk opnåede beløb, at det er samfundsøkonomisk ganske uforsvarligt? Hvilken løsning har man på dette problem andet end at nedsætte registreringsafgiften og dermed opnå et større provener?

Må jeg sige specielt til hr. Camre, at jeg skal ikke gentage argumentationen omkring det importmæssige, omkring betalingsbalan-

[Gammelgaard]

cen. Det argument, jeg her har fremført, er også fremført af hr. Georg Poulsen, der – som hr. Camre måske ved – er formand for Dansk Metalarbejderforbund.

**Første næstformand (Enggaard):**

Jeg tror, det vil være rimeligt, at vi ikke fører en debat i debatten. De spørgsmål, der stilles her, kan rimeligt besvares i anden omgang af debatten. Det er ikke rigtigt over for de følgende ordførere, at vi har en sådan langstrakt debat i form af korte bemærkninger. Jeg finder, at der er et rimeligt hensyn at tage til de følgende ordførere, som havde indtegnet sig. Medmindre det er meget væsentligt at fortsætte de korte bemærkninger i denne omgang, vil jeg derfor henstille, at vi fortsætter med den normale talerrække.

**Birgith Mogensen (CD):**

På CDs vegne vil jeg gerne sige, at SFs forslag om ændring af registreringsafgiften af motorkøretøjer m.v. er et godt grundlag for en diskussion både her i salen og i udvalget. Vi skal egentlig kun beklage, at det er kommet på så sent et tidspunkt, at der formentlig ikke bliver tid til en særlig omfattende udvalgsbehandling.

Bilbranchen i Danmark har meget store problemer. Vi ved, at den samlede branche både på arbejdsgiver- og på arbejdstagerside har forsøgt at påvirke ministeren til at foretage ændringer i afgiften. CD tror ikke, at et initiativ på dette område helt skal følge detaljerne i SFs forslag, men vi er villige til at drøfte også dette forslag seriøst.

Ministeren plejer at afvise sådanne forslag med hensynet til provenuet. Vi tror ikke rigtig på disse argumenter. Vi har set, at løbende afgiftsforhøjelsr har givet mindre indtægter til staten. Derfor er det nødvendigt at gå den anden vej og forsøge en afgiftsned sættelse.

Konklusionen er, at CD er positiv over for enhver lempelse af registreringsafgiften.

**Wilhelm (VS):**

Jeg synes, det er sørgeligt, at specielt de bevarende partier, venstre og det konservative folkeparti, har en så fuldstændig mangel på respekt for parlamentarisk tradition. Den dér debat om alt mellem himmel og jord –

uanset hvad der står på dagsordenen – er der tradition for finder sted fredag eftermiddag.

Til forslaget vil jeg godt sige, at VS fremdeles støtter det, som vi har gjort før. Vi kan godt se, der er nogle problemer i det – ministeren har været inde på nogle af dem – men det måtte man nok kunne finde ud af, hvis der var en vilje til det.

Hovedproblemet er for 117. gang, at her kommer et forslag, hvis væsentligste sigte er energipolitisk og dernæst, hvis man vil tage en ting mere med, valutapolitisk, men det må nødvendigvis blive en politik, der føres over skatte- og afgiftsområdet, og så er det altså skatteministeren, der skal forholde sig til det. Det gjorde han, meget tydeligt, snævert som skatteminister.

Lad mig fremdrage en bemærkning, der nok er karakteristisk for den måde, disse energipolitiske spørgsmål behandles på. Ministeren sagde, at som den, der skulle varetage provenuansvaret, var han bange for konsekvenserne af denne favorisering af andre drivmidler end benzin. Han var bange for den, når han tænkte på, hvad det kunne betyde for provenuet af benzinafgiften.

Det er ikke et svar at få på et forslag, som primært er energipolitisk. Jeg ved ikke, hvordan regeringen behandler sådan nogle forslag, om man både på embedsmandsplan og i regeringen snævert betragter det som skattepolitik. Jeg er bange for det. Det er i hvert fald noget, der er dræbende for enhver fornuftig udvikling af energipolitikken, som meget ofte nødvendigvis må ske med skatte- og afgiftspolitiske midler.

Vi mener altså, at der nok er problemer i det, som det har været nævnt, men at afgiftspolitikken på køretøjsområdet vil være brugbar i forbindelse med en fornuftig energipolitik – og også som en bivirkning valutapolitik – og derfor er vi i hvert fald meget parat til at tage en konstruktiv debat på grundlag af SFs forslag.

**Arne Bjerregaard (KrF):**

Jeg skal undlade at blande mig i de statsfiansielle betragtninger i deres helhed i forbindelse med dette lille forslag. Jeg vil blot sige, at jeg synes, forslaget i princippet er rigtigt. Det har en målsætning, som er rigtig, hvis vi da reelt ønsker at føre en energibevidst afgiftspolitik, og det mener vi i kriste-



[Arne Bjerregaard]

ligt folkeparti at vi skal gøre. Jeg mener nok, at forslaget her kan være udgangspunkt for en rimelig behandling af det spørgsmål: hvorledes fører vi en energibevindst afgiftspolitik?

Jeg ville tro, at hvis man lavede en kombination af vær디아fgift og stykafgift, hvor stykafgiften alene bestemmes af køretøjets brændstofforbrug, så ville det være muligt både at bevare et rimeligt afgiftstryk i forhold til bilens værdi og et rimeligt tryk på de biler, som bruger meget brændstof. Det må være muligt at lave en sådan kombination, samtidig med at vi fastholder et rimeligt provenu. Provenuet i den forbindelse er det sådan set forbrugernes der bestemmer. Vil de ikke købe noget, får vi et lavere provenu, og så må vi selvfølgelig notere, at vi vel også får et lavere betalingsbalanceunderskud – selvfølgelig under givne forudsætninger.

Summa summarum mener jeg, at SF er inde på det rigtige, og vi vil som sagt under hensyntagen til de provenumæssige konsekvenser behandle forslaget særdeles positivt i udvalget.

#### Flygaard (DR):

Retsforbundet synes nok, at SF med sit forslag til folketingsbeslutning rejser en række interessante spørgsmål, og på den baggrund vil retsforbundet meget gerne i udvalget være med til en seriøs analyse af de muligheder og de synspunkter, der ligger i det foreliggende forslag.

Det er helt klart, at man hen ad vejen bliver nødt til at foretage en prioritering på en række områder. Der er, så vidt jeg kan se, i hvert fald tre hensyn, som kommer til at spille en afgørende rolle, og det ville da være ønskværdigt, om disse tre hensyn kunne komme til at opgå i en højere enhed. Det første hensyn må ifølge sagens natur i hvert fald med udgangspunkt i forslaget være det energipolitiske hensyn. Det andet hensyn, der også må tilgodeses, er det valutariske hensyn. Det tredje hensyn er helt klart det statsfinansielle hensyn. Det er de sidste opgørelser over statsfinanserne jo en klar påpejning af.

Jeg vil i øvrigt gerne i denne forbindelse, altså spørgsmålet om det statsfinansielle hensyn, sige, at når vi skal vurdere størrelsen af det pågældende provenu, og hvor meget der

bliver brugt til de formål, som motorbeskatningen vedrører, bør man nok ikke bare se på, hvad udgiften er til vejanlæg og til broanlæg o. lign. Man bør nok anlægge en videgående betragtning og også se på de trafikuheld, der kan komme, og de omkostninger, vi både på kort og lang sigt kan få af disse uheld.

Opsummeret kan man sige, at det var måske ønskværdigt, om vi også her benyttede lejligheden til at få en cost-benefit analyse, altså en belysning af: hvad har vi reelt af indtægter på motorbeskatningsområdet, og hvad har vi reelt af udgifter, der er afledt af trafikken?

Dernæst vil jeg gerne gøre et par bemærkninger om en eventuel nedsættelse af registreringsafgiften, så meget mere som man fra venstres og konservatives side, specielt fra hr. Gammelgaard, har været inde på dette problem. Jeg vil gerne som min opfattelse ganske klart give udtryk for, at i den foreliggende økonomiske situation tror jeg i høj grad, der er tale om en uelastisk efterspørgsel, så enhver forestilling om, at man ved en nedsættelse af registreringsafgiften ville kunne opnå et større provenu, tror jeg er helt urealistisk. Derfor er vi nok ikke særlig positivt stemt over for venstres og konservatives forslag.

Jeg vil i øvrigt gerne i samme forbindelse gøre en enkelt bemærkning eller to om registreringsafgifter kontra benzinafgifter. Det har jo været en klassisk betragtning, at hvis man gennemførte relativt høje registreringsafgifter og lave benzinafgifter, ville det få det til følge, at man fik forholdsvis få biler ind, men at de blev udnyttet meget kraftigt. Hvis man gennemførte en meget høj benzinafgift og en meget beskedne registreringsafgift, ville man faktisk få en tendens til, at man købte mange biler, som måske så efterfølgende ikke blev benyttet så meget, fordi det var for dyrt at køre i dem.

Hvis jeg skal vende tilbage til spørgsmålet om de høje registreringsafgifter, vil jeg sige, at de kan jo blive så høje, at de giver et statsfinansielt tab – altså hvis man tænkte sig i den nuværende situation, at man yderligere forhøjede dem meget kraftigt – men der er selvfølgelig nogle positive valutariske virkninger, som man skal være opmærksom på. Den reelle valutariske besparelse har selvfølgelig en vis sammenhæng med, hvilken be-

[Flygaard]

skæftighedsgrad man har, men det skal jeg i denne forbindelse undlade at komme ind på.

Til slut vil jeg gerne gøre en enkelt bemærkning med hensyn til opbygning eller reparation eller vedligeholdelse, eller hvad vi nu vil kalde det, af gamle biler. Jeg tror, der findes mange, som ellers ikke havde råd til at køre bil overhovedet, hvis de ikke havde mulighed for at få vedligeholdt deres bil meget kraftigt og få nogle nye dele isat. Jeg tror også, man skal tage i betragtning, at mobiliteten ikke er særlig stor, når det gælder transporten hjem-arbejdsplads. Hvis man først har fundet sig en bolig et sted, er det trods alt forbundet med et vist besvær at skulle flytte, og det er i hvert fald forbundet med nogle omkostninger. Jeg vil også i den forbindelse gerne pege på, at det er ikke altid, man er dækket ind af den kollektive trafik, og det vil næppe heller være muligt at gennemføre en kollektiv trafik af tilstrækkeligt omfang til at tage hensyn til alle.

#### Kalnæs (SF):

Jeg vil gerne sige tak for de positive bemærkninger, der har været til forslaget. Der har da været en del, selv om der også har været en hel del kritik af det.

Jeg vil gerne sige først, at grundlaget for, at vi fremsætter dette forslag, har været, at vi gerne ville have energibesparelser, og at vi gerne ville have besparelser med hensyn til ressourcer i det hele taget.

Når man laver et afgiftssystem, som udelukkende tager hensyn til værdien, så bliver det sådan, at hvis man gør noget ekstra ud af at gøre et automobil særlig energibesparende, så bliver det også en hel del dyrere, og det kommer der så ekstra afgift på. Det synes vi er en meget u hensigtsmæssig måde at indrette afgiftssystemet på. Derfor ville vi gerne ændre det i den retning, som vi har skitseret her.

Det gælder også, når det drejer sig om sådan noget som sikkerhedsudstyr. Der er nogle, der har været inde på her, at det bliver beskattet i dag. Vi synes, det er en god ting, når man fremstiller en bil, at man gør ekstra meget ud af at gøre den sikker, men gør man det i dag, bliver den også ekstra dyr. Det er en måde at bruge afgifter på, som er meget u hensigtsmæssig. Ved at bruge principperne i vores forslag vil man fjerne den

afgift, der i øjeblikket er på ekstra sikkerhedsudstyr. Den forsvinder simpelt hen. Det er en fordel til ved forslaget.

Jeg skal gerne medgive skatteministeren, at der, sådan som forslaget er udformet, kan være nogle problemer i, at rene luksusbiler vil blive mindre beskattet, hvis man følger det princip. Det er rigtigt, at der er problemer i det. Jeg ville mene, at man måske kunne følge det princip, som hr. Arne Bjerregaard var inde på, at man stadig væk kunne lægge en vis afgift på rene luksusting. Det kan der måske være administrative problemer i. Jeg synes i hvert fald, man må se på disse ting, for det nuværende afgiftssystem er meget u hensigtsmæssigt af de grunde, jeg har nævnt. Derfor må man have det ændret i denne retning.

Vi vil gerne, når vi ser på energibesparelser og ressourcebesparelser, have, at man i højere grad går over til at anvende biler, der har andet fremdriftsmiddel, f.eks. elbiler, som nogle har nævnt, f.eks. gasbiler, dieselbiler. Vi vil gerne have, at man kommer i gang med at anvende også metanol til fremdrift af biler. Det hænger bl.a. sammen med, at der er energibesparelser i det, fordi man kan få en væsentlig større virkningsgrad af f.eks. dieselbiler og metanobiler, end man kan af benzinbiler. Tager vi sådan noget som elbiler, er der jo helt anderledes miljøforhold i nærheden af en elbil. Det er både et spørgsmål om støjniveau og et spørgsmål om forureningsniveau. I forbindelse med benzinbilerne skal man ud over den dårlige energiøkonomi også nævne, at vi har, sådan som det er i øjeblikket, et meget stort forureningsproblem på grund af, at der tilsættes bly til benzinen. Det er begrundelsen for, at vi har et punkt i vores forslag, som går på, at afgifterne specielt skal nedsættes, når man bruger andre fremdriftsmidler end benzin. Hr. Camre kommenterede spørgsmålet om andre fremdriftsmidler. Det har jeg sådan set været inde på.

Hr. Ivar Hansen påstod, at SF glemte, at en stor del ikke havde mulighed for at bruge den kollektive trafik. Det gør vi bestemt ikke. Vi har i fremsættelsestalen pointeret, at selv om vi nu kommer med et forslag her, som lægger om på registreringsafgifterne for biler, så er det stadig væk vores grundlæggende holdning, at det store og tunge transportarbejde i videst muligt omfang skal foretages

[Kalnæs]

af den kollektive trafik. Men vi erkender fuldt ud, at specielt i tyndtbefolkede områder er der nogle transportbehov, som ikke nemt kan dækkes af den kollektive trafik, men som nemmere kan dækkes af private biler. Vort forslag vil netop give mulighed for, at de kan blive dækket. Folk, der bor sådanne steder, har i dag meget svært ved at købe en ny bil. Vi ville altså give dem mulighed for at købe en meget benzinøkonomisk, lille bil billigere, end man kan i dag. Til gengæld vil vi lade de større og mere benzinøkonomiske biler blive dyrere. Det vil netop hjælpe de folk, som har et transportproblem, som ikke kan løses af den kollektive trafik.

Det samme ligger der i de forslag, som jeg har omtalt i fremsættelsestalen, men som ikke står i selve beslutningsforslaget, nemlig forslaget om at genopbygge biler og fritage reparationer for afgift, og i det forslag, vi tidligere har fremsat om at nedsætte vægtafgiften med alderen og så samtidig indføre et tvungent syn, fordi vi derved kan sikre, at folk, der ikke har så stort et kørselsbehov i bil, stadig væk kan have det som en mulighed ved at have en ældre bil stående, som ikke koster så meget i vægtafgift, men som kan bruges ind imellem.

Jeg tror, jeg har været inde på det, som hr. Askjær Jørgensen også nævnte. Nej, der var spørgsmålet om typemåling. Jeg må medgive hr. Askjær Jørgensen, at det er rigtigt, at der kan være forskel på bilers brændstoføkonomi, afhængigt af om de bruges på den ene eller den anden måde, altså til bytrafik eller til landevejstrafik. Den typemåling, der må være tale om, må være én, der svarer til gennemsnitsbrug af en bil, sådan som vi har det her i landet. Det vil sige, at der ikke skal tages hensyn til kørsel ved hastigheder over de tilladte hastighedsgrænser, sådan som hr. Askjær Jørgensen var inde på, men derimod op til de tilladte hastighedsgrænser – selvfølgelig blandet passende med bytrafik. Vi mener, at selv om det ikke bliver fuldstændig præcist, så kan man få et system, der dog er mere hensigtsmæssigt end det, man har i dag.

Jeg tror, jeg har været inde på de fleste af de ting, der blev nævnt her. Jeg håber, vi i udvalget, som også flere har givet udtryk for, kan få en positiv behandling, så vi kan få gennemarbejdet de problemer, der er med det nuværende afgiftssystem.

**Ministeren for skatter og afgifter (Mogens Lykketoft):**

Jeg skal ikke forlænge debatten vældig meget, men jeg vil godt udtrykke tilfredshed med, at der er et betydeligt flertal i folkettingen, der er indstillet på at fastholde bilafgifternes nuværende højde. Jeg er ganske enig med hr. Bernhard Baunsgaard i, at en anden indstilling til den sag næppe kunne undgå at have nogle finanspolitiske konsekvenser, som vi ikke kan stå inde for.

Men jeg er også ligesom hr. Kalnæs og hr. Wilhjelms og andre optaget af den energipolitiske side af sagen. Det er klart, man kan gøre sig mange typer af overvejelser – og de vil også blive nuanceret i udvalgsbehandlingen af det forslag, der har været til behandling her i dag – om mulighederne for at præmiere en ekstra indsats energiøkonomisk, sikkerhedsmæssigt osv.

Man skal bare gøre sig klart, at det afgiftssystem, vi har nu, er et forholdsvis enkelt system, mens det system, man kunne forestille sig at sætte i stedet for, hvis man over registreringsafgiften skulle imødekomme de forskellige hensyn, bliver et meget kompliceret system. At lægge hele vægten i denne meget højet afgiftsbelægning, der er tale om for nye biler, på en testning af de forskellige typer efter et eller andet kriterium vil nok simpelt hen være at lægge alt for megen vægt på det kriterium, mere, end det kan bære. Det vil give os en lang række problemer – også ud over dem, der har været nævnt her i dag.

Jeg er glad for, at hr. Kalnæs erkendte de problemer, der i hvert fald er med hensyn til luksusforbrug af biler. Jeg skal i øvrigt sige, at jeg er ganske enig i, at vi ikke kan undvære den individuelle trafik. Vi skal gøre meget for, at den har sine muligheder, og at den bliver så energiøkonomisk som muligt. Den kollektive trafik kan ikke træde i stedet for, men den kan selvfølgelig udbygges, så den i højere grad bliver et tiltrækkende alternativ for en række mennesker.

Vi har jo primært gennem vores energifgifter lavet en væsentlig tilskyndelse til, at man, når man transporterer sig individuelt, gør det med energiøkonomiske køretøjer. Jeg tror nok, at det, som hr. Camre også var inde på, i sig selv rummer så store incitamenter til at varetage det hensyn, at vi ikke med fordel

[Ministeren for skatter og afgifter]

på nuværende tidspunkt over specielt registreringsafgiften skal gå længere.

Der blev fra hr. Gammelgaards side – jeg forstod, det var foreneligt med dagsordenen, og derfor må jeg også gøre nogle kommentarer til det – gjort nogle heroiske anstrengelser for at fremhæve, at de eneste partier i folketinget, der holder af bilfolket, er venstre og det konservative folkeparti. Alle hr. Gammelgaards listige spørgsmål til trods må jeg sige, jeg har mine overordentlig store tvivl om, at der findes nogen afgift, man kan få et større provenu af ved at nedsætte afgiften.

Hr. Gammelgaards spørgsmål om, hvorvidt den budgetterede indtægt nu holder, og hvilke konsekvenser regeringen i modsat fald vil drage, er jo et fuldstændig uinteressant spørgsmål i forbindelse med hr. Gammelgaards tanker. Det, der er interessant i den forbindelse, er, om hr. Gammelgaards forslag virker i den retning, som de angives at virke i. Vi har sagt til bilbranchen og til Dansk Metalarbejderforbund, der har været fremme med lignende tanker, at vi tror ikke, virkningen vil være den, man fra organisationernes side antager. Det har vi sagt meget tydeligt, og det skal jeg gerne gentage her.

Jeg må i øvrigt sige, at jeg tror, hr. Georg Poulsen ville have sig meget betakket for på den måde, det er sket her i dag, at blive slæbt foran hr. Gammelgaards valgmaskine, sådan som det er blevet forsøgt. Jeg tror ikke, det er noget, hr. Georg Poulsen er vældig glad for, men forsøget har jo været gjort med den sædvanlige energi, som hr. Gammelgaard viser – også i sager, som han udmærket godt ved ikke har nogen jordisk chance for at blive politiske realiteter i dette folketing.

**Askjær Jørgensen (FP):**

Jeg skal kort repetere, at jeg venligt spurgte ministeren for skatter og afgifter, hvorvidt der var en registreringsafgift på HT-busser, som man kunne nedsætte. Det mener jeg er indeholdt i forslaget, og jeg mener faktisk, det er en fejl ved forslaget. Jeg synes, det var rimeligt at få den korrigeret.

Næst efter skal jeg også repetere, at jeg venligt forespurgte, om vi kunne få gjort op, hvad privatbilismen kostede, hvis den var helt fri for skatter og tilskud, og tilsvarende hvad den kollektive trafik kostede. Jeg ved

ikke, om ministeren måske vil løfte sløret lidt.

**Ivar Hansen (V):**

Man måtte få det indtryk af skatteministerens svartale her, at ministeren fandt, at det danske bilafgiftssystem, både hvad angår indhold og højde, i grunden var ganske glimrende og hensigtsmæssigt. Jeg tror, ministeren får svært ved at fastholde det synspunkt, og jeg håber, at ministeren vil overveje sin holdning en ekstra gang, inden vi om kort tid igen skal drøfte denne problemstilling i folketinget.

Ministeren erklærer sin tilfredshed med, at et flertal vil fastholde det nuværende afgiftsniveau, og ministeren tilføjer, sådan opfattede jeg det, at enhver ændring vil kunne få vidtgående finanspolitiske konsekvenser.

Jeg ved godt, at afgiftsforøgelser nu og da på en række andre felter har haft den virkning, at provenuet i en periode har været stagnerende, måske endda faldende, men det fald, der har været det sidste år i bilsalget, og som fortsætter, er jo af en helt anderledes og vidtgående karakter, også med hensyn til konsekvenserne. Derfor må jeg sige til skatte- og afgiftsministeren, at de afgifter, vi har i dag, som er rekordhøje, har altså nu givet nogle ret vidtgående finanspolitiske konsekvenser, i hvert fald her i første omgang, og derfor tror jeg, at ministeren, også hvad angår de aspekter, bør overveje sin holdning og anskue den problemstilling i et lidt videre perspektiv, inden vi igen skal drøfte denne sag her i folketinget.

**Gammelgaard (KF):**

Ministeren udtalte, at det danske bilafgiftssystem er hensigtsmæssigt, og at enhver ændring ville få vidtgående finanspolitiske konsekvenser. Jeg vil gerne spørge ministeren, om han ikke mener, at dette, at man sidste år mistede 2 mia kr. i registreringsafgiftsprovenu ud af det budgetterede provenu på 5 mia kr., og at der er udsigt til et tilsvarende tab i år, er vidtgående finanspolitiske konsekvenser. I den forbindelse er det helt naturligt, at regeringen spørges: hvad vil man gøre på dette område? For man kan da ikke bare køre videre, som om intet var hændt.

[Gammelgaard]

Ministeren sagde, at der findes ikke nogen afgift, der giver større provenu samlet, hvis den nedsættes. Det var ministerens udtalelse. Det er vist en helt ny nationaløkonomisk tese, ministeren her fremkommer med. Det vil sige, at uanset om en efterspørgsel er elastisk eller uelastisk, er det bare sådan, at der findes ikke nogen afgift, der giver større provenu samlet, hvis den nedsættes. Det tror jeg ikke ministeren kan få nogen nationaløkonomer til at underskrive.

Ministeren drog hr. Georg Poulsens deltagelse i henvendelsen til skatte- og afgiftsministeren i tvivl, men det er dog sådan, at jeg kan stå her på folketingets talerstol med en skrivelse, der er dateret København den 29. januar 1981 og underskrevet af 5 af motorbranchens organisationer og Dansk Metalarbejderforbund ved Georg Poulsen, og denne skrivelse indeholder samtlige de synspunkter, som jeg i dag har givet udtryk for.

Endelig vil jeg gerne spørge, om ministeren vil tage konsekvensen af, at der her i dag i folketinget er konstateret et flertal for at forhøje de gældende fradrag i registreringsafgiften for sikkerhedsudstyr til biler. Det ligger jo sådan, at det fra faktisk alle sider bortset fra socialdemokratiet har været et ønske, at man nu får fjernet afgiften på sikkerhedsudstyr i biler. Vil ministeren tage konsekvensen af folketingets holdning?

**Camre (S):**

Hvis jeg var i tvivl før, så har jeg i hvert fald nu fået en bekræftelse på det, hr. Bernhard Baunsgaard sagde om, at de nationaløkonomiske betragtninger i hr. Gammelgaards indlæg virkelig hviler på rene Ebberød Bankmetoder.

Jeg synes i øvrigt, at vi er kommet meget langt væk fra det forslag, der behandles, og jeg vil protestere imod, at nogen skulle kunne benytte debatten om SFs forslag til at konstatere og bede ministre tage konsekvenser af nogle tilkendegivelser om nogle helt andre forslag, som vedrører helt andre områder, og som slet ikke er inde i den debat, som føres her i dag.

Jeg synes, det igen er nødvendigt at sige, at man ikke i statens finanser opererer med et cigarkassesystem, hvor en udvikling på en given afgift omgående fører til, at man farer hen og gør noget på det område. Vi har et

meget indviklet, meget stort og meget sammenhængende skattesystem, som består af en lang række forskellige afgifter. Og det forhold, at den almindelige økonomiske og i vort samfund herskende energimæssige situation betinger, at salget af biler i en periode falder, giver da ikke noget som helst incitament til, at man af den grund skulle gå hen og foretage noget isoleret på dette afgiftsmæssige område.

Jeg har ikke konstateret, at der er nogen mennesker, der ikke kan komme til deres bestemmelsessted på grund af manglende transportmuligheder i Danmark. Jeg har konstateret, at der er et fald i antallet af døde og kvæstede i trafikken, og jeg har konstateret, at man stadig væk kan købe en bil i Danmark. På den baggrund forstår jeg overhovedet ikke de bekymringer, som hr. Gammelgaard og andre fører frem, og jeg må være tilbøjelig til at mene, at det nærmest virker som stemmefiskeri over for et ganske isoleret interessesæt i samfundet. Det kan virkelig heller ikke imponere mig, at en forbundsformand på metalområdet har udtalt sig på nogle tilgrænsende områder, som her bruges i en agitation, som de slet ikke sagligt set bør kunne bruges i.

**Wilhelm (VS):**

Jeg skal forlænge debatten og endda slå mig selv for munden, tror jeg, ved at sige til skatteministeren, at jeg tror, han slår større brød op, end han kan bage, hvis han vil prøve at påvise, at Georg Poulsen ikke kan tages til indtægt af de konservative. Georg Poulsen kan så at sige altid tages til indtægt af de konservative.

Fru Annelise Gotfredsen har uden noget som helst misbrug af Georg Poulsen kunnet tage ham til indtægt for sin kampagne for atomkraftværker. Hr. Ninn-Hansen har uden noget som helst citatfusk eller misbrug af Georg Poulsen kunnet tage ham til indtægt for, at det ville koste hundreder af milliarder kroner at gribe ind over for A. P. Møller i Nordsøen. Der er en konsistent linje i Georg Poulsens udtalelser, som gør, at hr. Gammelgaard selvfølgelig kan tage ham til indtægt både trafikpolitisk, afgiftspolitisk og alt muligt andet. Hvis skatteministeren vil prøve at bortforklare det, får han faktisk en opgave, som jeg synes det er helt unødvendigt at ska-

[Wilhjelm]

be sig problemer med. Han kan lige så godt afstå på forhånd, for det vil komme igen og igen, når vi har set Georg Poulsens udtalelser i de seneste år. Så drop den opgave! Den er håbløs.

#### Flygaard (DR):

Man får vel aldrig et afgiftssystem, der er så tilfredsstillende, at man ikke kan få et bedre. Men det, der har været diskuteret først og fremmest her i dag, er jo venstres og de konservatives forslag om en nedsættelse af registreringsafgiften. Og på dette område turde det vistnok ud fra et helt elementært nationaløkonomisk synspunkt være ganske klart at vi har en betydelig grad af uelastisk efterspørgsel – med det til følge, at man får et provenutab, som man ud fra et statsfinansielt synspunkt har svært ved at bære.

#### Ministeren for skatter og afgifter (Mogens Lykketoft):

Over for hr. Askjær Jørgensen skal jeg bekræfte, at der ikke er nogen registreringsafgift på busser til de kollektive trafikselskaber. Diskussionen om kollektiv kontra privat trafik er jo blevet forplumret ganske mange gange ved ganske mange delundersøgelser, hvor man ikke har taget alle aspekter i betragtning, og det kunne derfor være ønskeligt at få en meget bred analyse af de samfundsøkonomiske faktorer. Den er jeg desværre ikke i stand til at tilvejebringe til hr. Askjær Jørgensen, men det er bestemt et emne, der er af stor interesse.

Jeg tror imidlertid, man på forhånd kan konkludere, at der er brug for en udbygning af det kollektive trafiknet, men at det aldrig kan blive en erstatning for privat trafik i en række sammenhænge, ej heller når det gælder om at komme fra hjem til arbejde og tilbage igen; så finmasket kån det kollektive trafiknet aldrig blive.

Så var hr. Gammelgaard og hr. Ivar Hansen igen heroppe og argumentere for, at de nu løfter fanen for bilbranchens henvendelse. Deri deltog også Dansk Metalarbejderforbund, det ved jeg meget vel, og de bemærkninger, jeg gjorde, var bare, at jeg ikke tror, hr. Georg Poulsen, som naturligt har været optaget af sine folks beskæftigelsesproblemer, havde forudset, at han kunne blive spændt for en så ensidig venstre-konservativ

partipolitisk manøvre som den, der nu foregår.

Det er klart, at der eksisterer en uenighed mellem bilbranchen og Dansk Metalarbejderforbund på den ene side i deres argumentation om, hvordan en sådan ændring i registreringsafgiften vil virke, og regeringen og undertegnede på den anden side. Vi tror ikke, virkningerne er sådan; det vil jeg gerne præcisere. Når jeg har talt herom, selv om det ikke er på dagsordenen i dag, er det, fordi hr. Gammelgaard har brugt så usædvanlig megen tid uden for emnet og kunne bidrage til, at det indtryk blev skabt, at der var politiske muligheder for at lave ændringer her. Jeg synes, det er vigtigt at fastslå, også af hensyn til bilbranchen, at det er der ikke.

Bilbranchen har under alle omstændigheder en interesse i at vide, hvad der ligger foran. Venstres og de konservatives forsinkede initiativ her bidrager kun til at skabe en uklarehed, som heller ikke beskæftigelsesmæssigt og som forudsætning for en stabil omsætning inden for branchen har noget som helst rimeligt formål. Det synes jeg venstre og de konservative skulle have tænkt over, før de rejste debatten igen.

I øvrigt er det jo sådan, at den danske bilafgifts højde ikke har ændret sig i de senere år: biler er ikke steget mere i pris end andre varer. Det er nogle andre, mere basale ting i samfundsudviklingen, der gør, at der har været et dyk i afsætningen. Det er spørgsmålet om realindkomst, synet på fremtiden, priserne på drivmidlerne, ændret adfærd i det hele taget, og det skal vi ikke påvirke ved panikagtige ændringer i et afgiftssystem, som historisk har stået uforandret i ganske mange år, og som ganske rigtigt er højere end i andre lande, men det er jo bestemt ikke nogen nyhed.

Som sagt har bilbranchen brug for ro, og de sidste tal tyder jo i øvrigt på, at det, som har været den grundlæggende argumentation for venstres og de konservatives forslag, simpelt hen smuldrer: omsætningen af nye biler ligger på et lavere niveau end i de allerbedste år, men bestemt højere end det niveau, som er grundlaget for, at hr. Ivar Hansen har ønsket at rejse denne debat igen.

Jeg skal ikke i dag tage stilling til spørgsmålet om sikkerhedsudstyr, for at tage det til sidst, men jeg kan sige, at den oprindelige begrundelse for, at der skulle være mulighed

[Ministeren for skatter og afgifter]

for lempelser for sikkerhedsudstyr, var, at det ikke var lovpligtigt. Det er det blevet i mellemtiden, og det taler måske imod at komplicere systemet med særlige lempelser. Dertil kommer, at definitionen af det sikkerhedsmæssige ved en bil ud over det, der er blevet gjort lovpligtigt, er overordentlig vanskelig, og at det derfor kan blive kompliceret at afgrænse, hvad det er der skulle være lempelser for.

(Kort bemærkning).

**Bernhard Baunsgaard (RV):**

Blot for at anholde den betragtning, som skatteministeren kommer med: at man har klaret lovgivningen med hensyn til sikkerhedsudstyr ved at gøre det lovpligtigt. Det er ikke korrekt, og det var ikke forudsætningen for folketingets vedtagelse i sin tid. Jeg beklager stærkt, at vi fortsat har denne lovgivning, når vi har et klart løfte fra en skatteminister om, at han agtede at fritage sikkerhedsudstyr for afgift. Det er aldrig blevet opfyldt. Der var ikke noget om, at man slap for det ved at gøre det lovpligtigt. Man ville skabe sikrere biler af hensyn til befolkningen, og løftet er ikke opfyldt. Det var baggrunden, og jeg beklager igen, at det ikke er lykkedes at overtale hverken et flertal i folketinget eller en regering til at gennemføre det, man lovede i sin tid.

Hermed sluttede forhandlingen.

### *Afstemning*

Forslagets overgang til anden (sidste) behandling vedtoges uden afstemning.

**Første næstformand (Enggaard):**

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

Jeg skal her udsætte mødet. Mødet genoptages i dag kl. 13.00.

Mødet udsat kl. 12.11

Mødet genoptaget kl. 13.00

Den næste sag på dagsordenen var:

### **7) Første behandling af:**

*Forslag til folketingsbeslutning om statsstøtte til trykte medier.*

[Af Marianne Bentsen-Pedersen (SF) m.fl.]

(Beslutningsforslag nr. B 90. Fremsat 10/3 81)

Forslaget sattes til forhandling.

### *Forhandling*

**Statsministeren (Anker Jørgensen):**

Det er jo socialistisk folkepartis forslag til folketingsbeslutning om statsstøtte til trykte medier, vi skal behandle nu. Det er, som vi vist alle husker det, mindre end ét år siden, vi ligeledes på SFs foranledning havde en debat om mediekommissionen og dermed altså også om dagspressen og de trykte mediers situation. Det var efter min mening en både nyttig og god debat. Mediekommissionen har i mellemtiden påbegyndt sit arbejde. Så vidt jeg er orienteret, har mediekommissionen arbejdet ganske hårdt i den foreløbne periode, og det er jo et meget stort arbejdsområde, som denne kommission i øjeblikket er i gang med at bearbejde.

Netop fordi medieproblemerne er så presserende, men også så omfattende, som tilfældet er, har jeg accepteret et forslag fra mediekommissionens formand om at søge fremskaffet yderligere ressourcer til kommissionens sekretariat. Med den bemanning og de penge, der var afsat til sekretariatet, kunne dette nemt gå hen og blive en slags flaskehals, som altså ville hæmme arbejdet og især hurtigheden i det. En forøgelse af ressourcerne er for øjeblikket, som det vist også er socialistisk folkeparti bekendt, til behandling hos de bevilgende myndigheder.

Det er i denne situation, SF ønsker, at der sættes en meget stram tidsramme for kommissionens behandling af de trykte mediers problemer, og samtidig angiver løsningen af disse spørgsmål.

Vi havde for et par dage siden desuden anden behandling af lovforslag om Dagspressens Finansieringsinstitut. Under behandlingen i erhvervsudvalget af dette for-