

Tredje næstformand (Arentoft):

Jeg vil gerne spørge, om der er ordførere, der ønsker ordet i anden omgang – af hensyn til taletiderne, så vi ikke behøver fortsætte med korte bemærkninger. Jeg beder ordførere, der ønsker ordet i anden omgang, melde sig.

Glistrup (FP):

Hr. Flygaard stillede mig et direkte spørgsmål, nemlig hvilke andre partier end retsforbundet der har fremsat et samlet forslag til en indkomstkattereform. Det er jo et af den slags spørgsmål, som logisk ikke lader sig besvare, da retsforbundet ikke har fremsat noget forslag, men er kommet med nogle løse strøtanker.

Derimod har fremskridtspartiet fremsat et fuldstændig detaljeret forslag, hvor vi i alle detaljer har påpeget, hvordan vi mener indkomstkatten skal ændres, og det er gjort i præcise lovparagraffer. Ellers skal vi tilbage til 1953 og 1955, da gjorde henholdsvis venstre og socialdemokratiet det samme.

Flygaard (DR):

Jeg kan ikke huske omfanget af retsforbundets beslutningsforslag, men jeg mener at erindre, at det havde et omfang af cirka 24 sider, så hvis det skal være udtryk for nogle strøtanker, der ikke er nærmere defineret, må det også være en speciel fremskridtsopfattelse.

Men jeg skal selvfølgelig medgive, at retsforbundets beslutningsforslag til en indkomstkattereform er mere overskueligt og ikke tilnærmelsesvis fylder, hvad ændringsforslagene fra fremskridtspartiet fylder. Jeg tænker her specielt på ændringsforslagene til finansloven, der altid dukker op på et tidspunkt, hvor man reelt ikke kan nå at få dem set igennem.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Tredje næstformand (Arentoft):

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:

6) Første behandling af:

Forslag til lov om ændring af lov om skattemæssige afskrivninger m. v. (Non-diskrimination af bilafskrivninger).

[Af Glistrup (FP) m. fl.]

(Lovforslag nr. L 15. Fremsat 7/10 81).

Lovforslaget sattes til forhandling.

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

Forslaget går ud på at ophæve afskrivningslovens regel om, at grundlaget for afskrivning på visse biler højst er 65.000 kr., selv om bilen har kostet mere – en begrænsning, der først og fremmest vedrører private personbiler. Den beløbsgrænse, der er indført, blev fastsat første gang i 1965 til 35.000 kr., den blev forhøjet i 1968 til 40.000 kr. og i 1976 til 65.000 kr. Der har altså været justeringer med jævne mellemrum.

Jeg mener, at de hensyn, der oprindeligt lå bag fastsættelsen af en grænse, stadig gælder. Derfor kan jeg ikke tiltræde fremskridtspartiets forslag om at fjerne grænsen, men vil gerne være med til at forhøje den.

Ervin Jensen (S):

Socialdemokratiet kan ikke gå ind for det foreliggende lovforslag om total ophævelse af begrænsninger af afskrivningsgrundlaget for private personbiler og for vogne, der anvendes som blandet driftsmiddel. Når man ser på den samlede økonomiske situation, er der ingen erhvervspolitisk fordel ved at ophæve grænsen. Dog må vi kigge på en regulering af grænsen på de 65.000 kr., idet sidste regulering skete i 1976.

Endvidere vil en gennemførelse af fremskridtspartiets lovforslag betyde et ret stort provenutab, som fremskridtspartiet i øvrigt ikke har turdet gætte på i bemærkningerne til lovforslaget.

[Ervin Jensen]

Hvis vi endelig havde nogle af de millioner kroner, som ville være nødvendige for en gennemførelse af lovforslaget, til disposition, burde vi vurdere, hvorledes disse kunne udnyttes bedst og mest effektivt ved en anden anvendelse til gavn for hele erhvervslivet og her specielt de eksporterende erhverv.

En gennemførelse af lovforslaget vil betyde, at man fremmer importen af store biler, hvilket igen vil få en negativ virkning på betalingsbalancen. Forslaget kan heller ikke siges at have nogen gavnlig virkning på beskæftigelsen, da bilerne jo importeres. Hertil kommer, at store biler har et større energiforbrug end små, hvilket er en udvikling, som vi heller ikke vil være med til at fremme.

I disse betragtninger ligger ikke, at vi ikke vil se på størrelsen af de 65.000 kr. som grænse, blot at vi afviser lovforslaget som helhed.

Anders Poulsen (V):

Det fremsatte lovforslag drejer sig om to ting. Dels de erhvervmæssigt benyttede biler, dels reglen om blandede driftsmidler.

For så vidt angår de erhvervmæssigt benyttede biler og den beløbsgrænse, der er føjet ind dér, tror jeg, det er åbenbart for alle, at 65.000 kr.s grænsen ikke er tidssvarende. Det er mange år siden, den er fastsat, som vi allerede har hørt, og den bør ændres, reguleres op. Jeg kan i den forbindelse sige, at venstre og konservative har fremsat et forslag, der netop går ud på en ganske betydelig opregulering af denne 65.000 kr.s grænse. Derudover bør denne grænse, mener jeg, pristalsreguleres.

Jeg tror ikke, det er rigtigt at gå så langt, som forslagsstillerne her gør, totalt at ophæve den.

Skatteministeren har jo allerede kundgjort for os, at han er enig i, at 65.000 kroners grænsen bør hæves. Når ministeren har løftet sløret på dette område, så afføder det jo et spørgsmål fra min side om, til hvilket niveau skatteministeren vil gå. Det må ministeren, når han her bekendtgør, at han vil hæve grænsen, naturligvis have overvejet. Derfor beder jeg skatteministeren om at løfte sløret fuldstændigt for det, han allerede har løftet en lille flig af sløret for.

Med hensyn til de blandede driftsmidler, som lovforslaget også angår, vil jeg gerne

påpege, specielt over for skatteministeren, at der er et særligt problem med 65.000 kroners grænsen dér, fordi det er jo sådan, at regeringen har indført en lang række tilskudsregler vedrørende vedvarende energi. Disse regler er kommet i temmelig stærk modstrid med de skattemæssige regler, der gælder på dette område. Det er jo sådan, at f. eks. vindkraft er en del brugt i dag, og denne 65.000 kroners grænse gælder også på det område. Jeg synes nok, skatteministeren burde medvirke til at sætte tingene rigtigt på plads, og jeg kan i hvert fald tilsige venstres positive medvirken under udvalgsarbejdet, specielt med henblik på at få disse regler på plads, for så vidt angår § 8-området i det fremsatte lovforslag.

Gammelgaard (KF):

Det konservative folkeparti vil gerne se nærmere på det fremsatte lovforslag i skatte- og afgiftsudvalget, hvortil jeg formoder at det bliver henvist. Vi har jo, som hr. Anders Poulsen har nævnt, fra venstre og det konservative folkepartis side fremsat et forslag om nedsættelse af bilbeskatningen m. m. Heri foreslår vi, at 65.000 kroners grænsen forhøjes.

Med de forlydender, der i dag er blevet udsendt over Danmarks Radio, kunne det være interessant at få skatteministeren til at bekræfte, at der nu sker en forhøjelse af 65.000 kroners grænsen til 100.000 kr.

Nu har skatteministeren vel fået lov til at sige det. Jeg har set, han har været rundt at forhandle med sine forskellige forligspartnere, og så er tilladelsen vel givet. Så lad os få at vide: forhøjes nu i næste uge grænsen til 100.000 kr. for afskrivning på de biler, det her drejer sig om?

Askjær Jørgensen (FP):

Gennem årene har socialdemokratiet ofte forsøgt at købe sig stemmer ved at spille på nogle af de laveste instinkter hos mennesker. Ikke mindst misundelseskomplekset har socialdemokratiet ofte udnyttet, når det skulle købe sig stemmer.

Det er vældig smart at se disse store, fæle, fede kapitalister, der tillader sig at køre rundt i flotte vogne. Dem skal vi sandelig få ned i møget til de andre. Det kan man købe

[Askjær Jørgensen]

stemmer på, sådan noget. Det er smart, og det er dygtigt, men det er langtfra sagligt.

Når vi har sådan en lov som denne, så bunder det ene og alene i, at socialdemokratiet har forsøgt at købe sig stemmer ved at skulle træde på dem, der har forsøgt at skaffe sig mulighed for at købe sig en ordentlig bil. Men hvis man i dag køber en bil til 150.000 kr. til salgsmål, til at køre med kunder i, til at hente forretningsforbindelser ved flyveren, når de skal besøge éns virksomhed hjemme i Danmark, når der skal forhandles om eksport af danske varer, så har man jo forlods betalt de 100.000 kr. i skat, for bilen koster jo kun 50.000 kr. Denne gevaldige skattebetaling kan man ikke engang få lov til at afskrive. Det er så bimplendes forrykt, at socialdemokratiet har skaffet sig PR på at hindre, at man kan afskrive de voldsomme skatter, erhvervslivet betaler af sine driftsmidler.

Dette lovforslag løser selvfølgelig ikke isoleret samfundets problemer, men det går i retning af at give det eksporterende erhvervsliv en håndsrækning og af at holde op med at spille på misundelseskomplekset og være realistisk i dette samfund.

Jeg vil gerne spørge ministeren, om ministeren er enig i, at hvis man skal eksportere fra Danmark, så afstedkommer det ofte, at man f. eks. skal hente forretningsforbindelser i en lufthavn eller ved en færge, hvor de udenlandske forretningsforbindelser kommer. Er ministeren enig i i dag, at hvis man skal købe sig en bil, der passer til det formål, så er det meget vanskeligt at finde en, uden at den ligger et sted mellem 150.000 kr. og 200.000 kr. i anskaffelsespris? Er ministeren også enig i, at hvis man køber en bil til et sted mellem 150.000 kr. og 200.000 kr., så har man forlods betalt ca. $\frac{2}{3}$ af beløbet i skat? Hvis ministeren er enig i det, så vil jeg gerne have en fornuftig begrundelse for, hvorfor man ikke kan få lov til at afskrive denne gevaldige skat på de driftsmidler, som det er.

Er ministeren enig i, at det er et driftsmiddel, når man skal have en bil til at køre rundt med sine forretningsforbindelser? Er det en privat luksusforeteelse at hente nogle mennesker, der kommer og vil købe danske varer, eller at hente dem f. eks. i Billund lufthavn for at køre dem til Herning for at præsentere dem for nogle af de varer, man sælger, og bringe dem til lufthavnen igen, så de

kan tage hjem med flyet? Er det en privat luksusforeteelse, som man skal gå og være misundelig på, eller er det gavnligt for samfundet, for beskæftigelsen hos alle borgerne?

Kalnæs (SF):

Da mit partis ordfører, hr. Rahbæk Møller, ikke kan være til stede, skal jeg kort komme med nogle bemærkninger til dette lovforslag.

Forslaget har to dele: dels § 6 a, der går på biler, og dels § 6, der går på blandede driftsmidler. Med hensyn til bilerne må vi i socialistisk folkeparti afvise forslaget. Vi mener, at det er væsentligt, at vores bilpark udvikler sig i retning af at bestå af mindre biler og biler, som bruger mindre benzin. Vi synes derfor, at vi kan bevare den grænse, der er. Det er af hensyn til belastningen på vores valutabalance, at vi gerne vil have de små biler, og at vi gerne vil have dem, som kun bruger lidt brændstof. Hvis vi skulle ændre noget på det med hensyn til bilerne, ville vi snarere nedsætte afskrivningsprocenten fra 30 til 20.

Med hensyn til de blandede driftsmidler er der et problem på et enkelt område i hvert fald, men i al almindelighed mener vi, at grænsen også dér bør bevares.

Det enkelte område, som vi er opmærksomme på, er vindmøller, hvor grænsen på 65.000 kr. i høj grad modvirker den politik, som regeringen ellers har med hensyn til at støtte vedvarende energianlæg. Derfor vil vi gerne være med til at undtage vindmøller fra disse afskrivningsregler. Det er muligt, der kan være andre ting eller andre områder, der bør tages ud af § 8, men det eneste, vi er opmærksomme på i øjeblikket, er vindmøllerne. Derfor må vi i øvrigt gå ind for, at reglen bevares.

Bernhard Baunsgaard (RV):

Jeg kan ikke gå ind for lovforslaget, som det er fremsat af fremskridtspartiet, men jeg er ligesom flere andre ordførere af den indstilling, at grænsen, der blev fastsat i 1976 til 65.000 kr., må forhøjes. Det har været nævnt fra venstres side, at den bør pristalsreguleres. Det synes jeg egentlig også er en meget fornuftig tanke. Så vidt jeg forstår, vil resultatet af de forhandlinger, der er, lidt senere i eftermiddag blive offentliggjort. Jeg tror, at man

[Bernhard Baunsgaard]

skal koncentrere sig om det resultat, der dér kommer frem, i stedet for om dette lovforslag.

Bollmann (CD):

Det er rigtigt, som det fremgår af bemærkningerne, at spørgsmålet har været behandlet i januar 1979. Vi behandlede da CDs forslag om at forhøje grænsen til 90.000 kr. Forslaget blev, som nogle måske husker, afvist bl. a. af daværende skatteminister Anders Andersen og i øvrigt også af venstres ordfører. Derfor er det da en glæde for os i dag at høre venstres holdning til princippet i lovforslaget. Jeg kunne da godt i den forbindelse tænke mig at spørge venstre og konservative, hvilken grænse de havde tænkt sig.

Men også på et sådant område foretrækker vi at forhandle og at se resultater. Det mener jeg vi kan se er inden for mulighederens rækkevidde efter ministerens bemærkninger her i dag. Derfor vil jeg da gerne takke ministeren for hans velvilje over for en rimelig justering.

Til slut skal jeg kun sige, at en total afskaffelse af grænsen simpelt hen er at tage munden for fuld.

Arne Bjerregaard (KrF):

Vi kan ikke tilslutte os forslaget, men som det vel er forudset, vil jeg sige som andre, at vi går ind for en forhøjelse af de 65.000 kr., idet vi jo, som hr. Askjær Jørgensen siger, ønsker at handle i stedet for at snakke. Derfor har vi selvfølgelig ønsket at medvirke til en forhøjelse, men det kunne være rart at vide, om venstre kunne tilslutte sig de 90.000 kr., som venstre afviste i 1979, og om de konservative fastholder de 85.000 kr., som de fremsatte som forslag dengang, eller hvilken grænse de vil have. Så kunne vi jo sådan set handle her og nu. Det var jo behageligt at få at vide, hvilken grænse de to partier ønsker at sætte i det forslag, de har fremsat.

Flygaard (DR):

Retsforbundet kan ikke støtte det foreliggende forslag, men erkender, at der nok i den givne situation foreligger et behov for at foretage en vurdering af, om den grænse, man har for øjeblikket, er den rette. Den bør nok justeres en lille smule opad. Man slipper næppe for at have en sådan grænse, hvor det

drejer sig om ting og genstande, der kan gøres til genstand for afskrivning, og som benyttes både erhvervmæssigt og privat. Med en lang ligningsmæssig erfaring bag mig vil jeg nok sige, at det er min opfattelse, at man i adskillige tilfælde faktisk får smuglet, skal vi sige nogle erhvervmæssige fradrag ind, der mere har karakter af private udgifter end af erhvervmæssige udgifter. Det er jo nok det, der i sidste instans er med til at skabe de største administrative problemer og en vis forsigtighed og tilbageholdenhed med hensyn til at forøge den nævnte grænse.

Glistrup (FP):

Det sidste problem, som hr. Flygaard her fører ind i diskussionen, er jo noget, der er ganske generelt på et væld af områder, enten man taler om lønområder eller om repræsentationsudgifter, eller hvad man nu taler om. Derfor kan det bestemte ikke føre til denne apartheidpolitik, som man har imod de to områder, som specielt dette lovforslag drejer sig om. For en af dette lovforslags mange rationelle sider er jo netop, at det er to problemer i ét lovforslag, to i og for sig forskellige problemer, som vi har søgt at få løst med ét lovforslag.

Det ene problem er de biler, der udelukkende bruges erhvervmæssigt. Når man skal diskutere, hvorvidt det kan være rigtigt på dette bilområde at bevare den ordening, som man af misundelsesmæssige grunde over for Simon Spies fik indført i sin tid – det var jo det, der var den eneste baggrund for det – er det således, at man i og for sig har tre p-problemer: man har princippet, man har praktiseringen, og man har provenuet.

Med hensyn til princippet må det være ganske og aldeles klart, at det kan ikke være rigtigt år efter år, netop for så vidt angår biler modsat alle andre driftsmidler, som man ejer, at de skal behandles på den meget, meget specielle måde. Det er da ganske klart, at der kan være driftsudgifter i masser af tilfælde, hvor man kører i bil rundt omkring i Danmark, om det nu er til at transportere varer, eller det er til at transportere personer i erhvervmæssigt øjemed. Man kan simpelt hen ikke være bekendt, efter at bilen har fået den meget, meget store betydning, som den har i danskernes hverdag, at det specielt skal være det område, man diskriminerer imod.

[Glistrup]

Man kunne trække en hvilken som helst anden driftsudgift frem og sige: nu skal vi særligt se at ramme den.

Så kommer der det med at praktisere, og dér er det jo ganske åbenbart, at det så langt er at foretrække at forenkle skattelovgivningen ved at udløse disse særregler i stedet for at køre rundt med at have disse specielle bestemmelser og de misforståelser, bevidste eller ubevidste, som uundgåeligt følger af disse meget komplicerede regler, hvor man skal have dette særlige aktiv både i statusopgørelser og i relation til afskrivning o. lign. Det er administrationslettende, hvis vi siger, at disse driftsudgifter skal behandles som alle andre.

Provenuet var noget, der – og det kan man da godt forstå – i særlig grad interesserede regeringspartiets ordfører. Han forsøgte at klandre fremskridtspartiet ved at sige, vi ikke kunne sige, hvor stort provenutabet ville blive. Det, vi har vanskeligheder med i bemærkningerne, er at finde ud af, hvor stor en provenugevinst der ville blive. Men rent bortset fra det er det da rigtigt, at det er vanskeligt at fastlægge præcist, hvor meget man kan forvente provenuvirkningen er; men hvis man ser det fra statskassens side, er der jo ikke noget, som statskassen rent statskasseprovenumæssigt kan elske så meget som de mennesker, der køber så store skrumler af biler som muligt. Jo større biler, jo bedre. Er det ikke det, CD har fået indført, at man ikke skal betale 2 bilers pris, når man skal købe 1 bil, man skal betale 3 bilers pris? Det er vist det, der er resultatet af det. Derfor er det altså således, at man i statskassen kun kan glæde sig, hvis folk ville købe en bunke nye biler, for det er næsten ligegyldigt, hvad man ellers ville have brugt sine penge til, man kunne ikke komme til at betale så megen skat, som man gør med store biler. I første omgang registreringsafgiften, men vægtafgift, som det ligger i navnet, har også noget at gøre med, hvor stor bilen er, benzinafgiften har noget at gøre med, hvor stor bilen er, policeafgiften har noget at gøre med, hvor stor bilen er, og derfor giver det virkelig noget, der klinger i skatteministerens kasse, hvis man ophævede denne regel, som vi har i § 6 a.

Den anden problemkreds, som løses igennem dette forslag, er det med de blandede driftsmidler. Her har man jo et væld af eksempler på, at en udgift har både erhvervs-

mæssig og privat tilknytning, og hvor man i ligningspraksis, som hr. Flygaard jo var så bekendt med, må skelne enormt meget mellem et væld af ting, hvor man fordeler beløbene mellem den private og den erhvervs-mæssige anvendelse. Her har man altså igen ud fra, at man havde blikket på bilejerne, som man ud fra en sådan puritansk opfattelse fra omkring århundredskiftet – det foregående, ikke det kommende – mente at man sådan skulle slagte, lavet denne regel, som man har i § 8. Hvor er det dog typisk, at man laver disse særregler i skattelovgivningen. Hvem jublede højest over det i det folketing, der lavede det i sin tid? Det gjorde socialistisk folkeparti, og hvor rammer det så? Ja, det rammer nogle mennesker, der render rundt og laver vindmøller og alternativ energi, og hvad man nu ellers gør derude i stenalderlejerne, og så er det så forfærdeligt for socialistisk folkeparti, når det pludselig begynder at ramme nogle af de fodformede mennesker. Så skal man pludselig til at sige, at så kan den skatteregel ikke dutte mere, så skal man til at lave en særregel for så vidt angår vindkraft. Hr. Rahbæk Møller tog forsigtigvis det forbehold, at han ikke var opmærksom på, om der var andre inden for SF-klanen, som var i situationer, hvor de blev ramt af § 8. Men det er nu engang ikke sådan, man skal lave skattelovgivning, at man specielt skal begunstige dem, der er inden for éns eget kæphesteområde. Skattelovgivningen skulle meget gerne være generel, for ellers åbner man for mægtige sluser af korruption, råddenskab og overadministration og bureaukrati. Derfor er det det eneste rigtige at lave reglerne klare og enkle, og det er det, som dette lovforslag i al beskedenhed går ud på ved at luge ud af nogle af de viderværdigheder, der ulykkeligvis forpester dansk skattelovgivning.

Anders Poulsen (V):

Jeg har forstået på et par af støttepartiernes ordførere, at der er igangværende forhandlinger bl. a. om en hævnning af 65.000 kroners grænsen. Mine bemærkninger her i anden omgang skal gå til hr. Arne Bjerregaard, som – så vidt jeg forstod hr. Arne Bjerregaard – i disse forhandlinger var blevet usikker. Han efterlyste i sin usikkerhed derfor en vejledning fra venstres side. Dér kan

[Anders Poulsen]

jeg kun sige til hr. Arne Bjerregaard, at det, vi ville lægge til grund for fastsættelse af denne grænse, ville selvfølgelig først og fremmest være et nøje studium af, hvordan prisudviklingen har været på de aktivgenstande, vi taler om. Det er måske netop det, hr. Arne Bjerregaard ikke kan komme igennem med i de forhandlinger, han i øjeblikket har med regeringen. Men videre vejledning kan hr. Arne Bjerregaard ikke få fra min side i den forbindelse.

(Kort bemærkning).

Arne Bjerregaard (KrF):

Det tænkte jeg selvfølgelig nok, for uanset hvilket tal vi kommer frem til, kan man jo altid lægge 5 på, og så har man altid villet det bedre selv. Men jeg er så nødt til at spørge hr. Anders Poulsen, hvorfor man, da 1980-forslaget var til behandling, afviste 90.000 kr., hvorfor man ønskede at fastholde 65.000 kr. Så må vi vide, da det ikke skulle reguleres dengang, om reguleringen, vi skal udregne, så skal tages fra det tidspunkt, hvor venstre sagde nej, og så til nu. Hvis det er sådan, kan jeg sådan ved almindelig pristalshovedregning kun komme til den konklusion, at det kommer i underkanten af de 80.000 kr.

Første næstformand (Enggaard):

Hr. Anders Poulsen en kort bemærkning. Det er stadig forslaget principper, det gælder.

(Kort bemærkning).

Anders Poulsen (V):

Jeg kommer til at sige til hr. Arne Bjerregaard, at også under behandlingen af dette lovforslag svigter hans hukommelse, for dengang vi talte om 65.000 kontra 90.000 kroners grænse, var ikke i 1980, men i 1979. Dengang blev det afvist af daværende skatteminister Anders Andersen. Siden da har vi haft et forslag af denne art til behandling her i Folketinget, og dér må jeg igen henvise til venstres dynamiske erhvervsskattepolitik, hvor dette også indgår som et led. Der er jo nu løbet nogle prisstigninger på, endda væsentlige prisstigninger, på bilområdet siden 1979.

(Kort bemærkning).

Flygaard (DR):

Når venstre også har beskæftiget sig så meget med dette spørgsmål, overrasker det mig alligevel, at venstre ikke i dag er i stand til at give et bud på, hvor grænsen bør ligge. Jeg vil da så på givnen foranledning gerne spørge venstres ordfører, om det skyldes, at man ikke vil komme til at give et bud, der er lavere end det, regeringen vil komme med.

(Kort bemærkning).

Askjær Jørgensen (FP):

Jeg vil gerne spørge hr. Anders Poulsen, hvordan man samtidig kan have noget, man kan tillade sig at kalde dynamisk, og så ikke engang være i stand til at fortælle, hvad man vil.

Ministeren for skatter og afgifter (Mogens Lykketoft):

Jeg finder kun anledning til at kommentere et spørgsmål fra hr. Gammelgaard, der mente at have konstateret, at jeg gik rundt i forligspartikredsen for at få lov til at sige noget heroppe fra talerstolen. Jeg vil sige til hr. Gammelgaard, at når jeg ikke har sagt noget mere præcist om mine overvejelser, skyldes det, at jeg, hvis denne debat slutter, vil gå ned til den socialdemokratiske folketingsgruppe og bede om tilslutning til en aftale. Men jeg ville finde det rimeligt, at en aftale om også dette emne først var godkendt af den socialdemokratiske folketingsgruppe, før jeg bekendtgjorde den her fra talerstolen.

Første næstformand (Enggaard):

Der er nu al udsigt til, at debatten slutter. Der er nemlig ikke flere, der har ønsket ordet.

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

[Første næstformand]

indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Udtræder: Tang Sørensen (FP)
Nyt medl.: Poulsaard (FP)

Meddelelser fra formanden:

Første næstformand (Enggaard):

Der er ikke mere på dagsordenen.

Der er foretaget ændringer i følgende udvalg:

Markedsudvalget (30/10 81):

Udtræder: Mimi Stilling Jakobsen (CD)

Ny stedf.: Bollmann (CD)

Markedsudvalget (30/10 81):

Udtræder: Glistrup (FP)

Nyt medl.: Glensgård (FP)

Folketingets næste møde afholdes tirsdag den 3. november 1981 kl. 13.00.

Angående dagsordenen skal jeg henvise til den i salen opslåede dagsorden.

Med hensyn til de øvrige møder i den kommende uge er det rigtigt af mig at henvise til den omdelte ugeplan, men det sker med forbehold af, at der vel som sædvanlig kan forekomme ændringer.

Mødet hævet kl. 14.55
