

[Anden næstformand]

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

Den næste sag på dagsordenen var:

**8) Forespørgsel til ministeren for skatter og afgifter:**

*Forespørgsel af Gammelgaard (KF), Hagen Hagensen (KF), Christophersen (V), Ivar Hansen (V), Arne Melchior (CD), Bollmann (CD), Chr. Christensen (KrF) og Steffensen (KrF):*

»Kan ministeren bekræfte, at en lempelse af bilbeskatningen vil være til gavn for beskæftigelsen og for finanslovens indtægtsside?«

(Forespørgsel nr. F 6. Anmeldt 2/2 82. Fremme af forespørgslen vedtaget 5/2 82).

*Begrundelse*

**Arne Melchior (CD):**

Jeg vil godt være med til om muligt at rense den kommende debat totalt for pukken på eller beskyldninger om at overholde, respektive bryde forlig. Det er der ikke tale om, eftersom de aftaler og de forlig, der blev indgået i 1981 med henblik på finanslov og tilhørende forhold i 1982, bortfaldt i og med udskrivelse af folketingsvalg.

Det, denne forespørgsel primært drejer sig om, er derfor ikke et spørgsmål om overholdelse af forlig mellem parter her i salen, men det er et spørgsmål om overholdelse af tilsagn givet af denne sals helhed – eller i hvert fald, kan jeg vist roligt sige, 90 pct. af medlemmerne i det forrige folketing, som vistnok tør siges at være dækkende repræsenteret ved medlemmerne i det nuværende folketing – tilsagn givet af denne sal, af dette organ til befolkningen. Jeg understreger »til befolkningen«, for det drejer sig ikke om en branche. Der er ingen af de forespørgende partier, der er i nogen branches tjeneste. Bilbranchen i dens mange led og forgreninger skal ikke have bedre behandling end nogen anden branche. For mit eget partis vedkommende har vi ikke specielt sympati for den ene branche fremfor den anden. Vinbranchen og bogbranchen og tøj- og møbelbranchen og mange andre brancher er nøjagtig lige så berettigede til at få en fair behandling, som bilbranchen er det.

Men det drejer sig om, at der er givet et tilsagn, som har været så langt fremme, at det har været igennem første og anden behandling i dette ting og har været sat på dagsordenen til tredje behandling, som ville have fået en udgang, ingen er i tvivl om. Dermed mener vi, at bilfolket – det er næsten identisk med befolkningen, altså bilister, potentielle bilister, bilimportører eller -forhandlere eller -reparatører, eller hvad som helst det måtte være, bilistorganisationer – alle har fået et tilsagn og har ment sig berettiget til at disponere i henhold til dette tilsagn.

Der blev heller ikke i valgkampen af noget af de partier, der ville have stemt for lovforslaget ved tredje behandling i november i 1981, taget forbehold over for, at den indtrufne valgsituation ændrede deres holdning til bilbeskatningen. Derfor skylder folketinget som organ i sin helhed at leve op til det tilsagn, der er givet – medmindre det kan anføres, at omstændighederne har ændret sig.

Her er det vor påstand, at de omstændigheder, der lå for os, da vi i skøn samdrægtighed fremsatte og behandlede dette forslag for kun tre måneder siden, er de samme i dag. Det er vor mening, at denne forespørgsel skal afklare, om vi har uret med hensyn til denne tilstedeværelse af de samme forudsætninger. Har vi ret, så bør det få den konsekvens, at de to lovforslag, som da var klar til tredje behandling, gennemføres så hurtigt som muligt. Jeg skal med stor interesse lytte til skatte- og afgiftsministerens forklaring på, om omstændighederne nu skulle være andre, end de var i begyndelsen af november 1981.

*Besvarelse*

**Ministeren for skatter og afgifter (Lykkesoft):**

Hvis man ser væk fra helt midlertidige og overvejende psykologiske virkninger på salget af nye biler, er det ikke muligt at bekræfte med nogen sikkerhed, at en lempelse af bilbeskatningen vil være til gavn for beskæftigelsen og finanslovens indtægtsside som helhed betragtet.

Spørgsmålet blev sidst debatteret her i tinget i november 1981, som også hr. Arne Melchior var inde på det, i forbindelse med behandlingen af regeringens øvrige lovforslag om ændring af en række afgifter. Det var et led i den politiske aftale om afgiftslovene,

[Ministeren for skatter og afgifter]

der var indgået mellem fire partier, at der også ved den lejlighed var fremsat forslag om nedsættelse af registreringsafgiften på biler og forhøjelse af afskrivningsgrænsen, der benyttes for blandede driftsmidler.

Enhver, der har beskæftiget sig igennem længere tid med dansk politik, vil vide, at der her var tale om en aftalt sammenhæng. Der var ikke givet noget fritstående tilsagn til nogen gruppe i befolkningen, og det er klart, at som tingene var bundet sammen, har valget også ændret noget. De partier, der dengang udgjorde et flertal og var enige, udgør ikke længere et flertal og er ikke længere enige om afgiftspolitikken.

I den opstilling af de daværende afgiftsforlags provenumæssige virkning, der blev lavet under de fire partiers forhandlinger, indgik registreringsafgiften med et provenutab på 120 mill. kr. under forudsætning af en uændret omsætning, og der blev regnet med et provenutab fra ændringen af afskrivningsgrænsen på 35 mill. kr.

Under debatten i november måned tilkendegav jeg, at det var meget muligt, at man ikke for alle afgiftsændringernes vedkommende kunne gå ud fra, at der faktisk ville blive tale om uændret omsætning af afgiftsbelagte varer før og efter afgiftsændringen. Det var der intet menneske, der kunne vurdere meget nøjere. Jeg nævnte den mulighed, at registreringsafgiftsnedsettelsen måske – i hvert fald overgangsvis – kunne udløse et noget større bilsalg. Under udvalgsbehandlingen af forslagene fra november havde jeg også lejlighed til over for skatte- og afgiftsudvalget at uddybe mine synspunkter, og derfor kan jeg næppe glæde forespørgerne ved at kaste meget nyt lys over sagen. Jeg vil derfor heller ikke bevæge mig ind i et meget langt nationaløkonomisk foredrag.

Som sagt, indledningsvis kan noget så uventet som en afgiftsnedsettelse måske – det er der ingen af os der ved så meget om – overgangsvis fremme salget, men set over blot en lidt længere periode vil en så beskeden afgiftsændring, som der var tale om, næppe have en mærkbar indvirkning på salget af biler. Derfor er det også rimeligt at antage, at en afgiftsnedsettelse af den karakter alt andet lige i hvert fald er ensbetydende med et mindre afgiftsprovenu. Men noget sådant kan jo ikke afgøres endeligt, og der sker så meget andet i samfundet, at man hel-

ler ikke engang kan afgøre sagen ved at gøre forsøget. De priser, branchen tager, kan være anderledes med en afgiftsnedsettelse end uden; måske forsvinder en betydelig del af nedsættelsen i form af forhøjede avancer. Hertil kommer, som alle vil vide, at bilsalget ikke alene påvirkes af prisændringer, men også – og måske især – af den almindelige konjunkturudvikling, af ændringer i reallønnen, benzinpriser, reparationsudgifter, vægtafgift og takster i den kollektive trafik, der jo for mange er et alternativ til befordring i egen bil.

Den omstændighed, at salget af en vare er påvirket af mange andre faktorer end afgiften, taler jo også for, at man i forbindelse med lovforslag om afgiftsændringer fortsat følger den praksis, at man beregner provenuvirkningen under forudsætning af en uændret omsætning. Om det så i alle tilfælde er en realistisk forudsætning, det kan ethvert af folketingets medlemmer efter temperament og politisk opfattelse selv vurdere.

Lige så lidt, som det er muligt at lave en isoleret beregning over salgs- og provenuvirkningerne af en nedsættelse eksempelvis af registreringsafgiften, så er det ikke muligt med sikkerhed at anslå den beskæftigelsesmæssige virkning. Hvis en afgiftsnedsettelse på biler skulle medføre større bilimport, så ville det selvfølgelig medføre en øget beskæftigelse hos importører og forhandlere, ved klargøring og service, men der kan også forekomme en negativ beskæftigelsesvirkning, i det omfang et stigende bilsalg resulterer i skrotning af gamle biler, som ellers ville blive vedligeholdt og repareret. Et større bilsalg medfører formentlig samtidig en mindre efterspørgsel af andre varer og altså en negativ beskæftigelsesvirkning i andre brancher. Man kan således ikke med sikkerhed udtale sig om, hvad nettovirkningen på den samlede beskæftigelse bliver.

### Forhandling

**Arne Melchior (CD):**

Mit partis ordfører vil, når det bliver hans tur i rækken, beskæftige sig med de mere skattetekniske og lovtekniske problemer. Jeg skal som ordfører for forespørgerne i første omgang holde mig til de mere politiske betragtninger.

[Arne Melchior]

Jeg synes ikke, skatte- og afgiftsministeren gav mig svar på mit ret klare spørgsmål, som man ikke behøver nogen forberedelsestid for at svare på, nemlig om forudsætningerne for ændring i bilbeskatningen er de samme i dag, som de var for tre måneder siden.

Nu holder jeg ikke meget af, at man river ting i næsen på hinanden, som er sagt for så og så lang tid siden. Men når der kun er gået tre måneder og vi alle sammen kan huske og overskue det tidsrum, så synes jeg, nogle få citater er på deres plads. Jeg skal derfor komme med to små citater fra den 3. november 1981, hvor vi havde første behandling af lovforslag vedrørende afskrivningsloven og diverse afgiftslove. Det ene citat er af den socialdemokratiske ordfører, hr. Bakholt, Folketingstidende 1981-82 (1. samling) sp. 1615:

»Det er velkendt, at der er flere virksomheder inden for automobilbranchen, der i øjeblikket har meget store økonomiske vanskeligheder. Mange af disse virksomheder er på den økonomiske afgrunds rand, og det er vel i det lys, man skal se den ret så optimistiske udtalelse, der i weekenden blev fremsat af direktøren for Danmarks Automobilhandler Forening, direktør Nedergaard, om, at denne nedsættelse kunne betyde, at beskæftigelsen inden for denne branche kunne øges med 5.000-6.000 mand. Jeg synes, at udtalelsen er optimistisk, men den er værd at hæfte sig ved i den forbindelse.«

Det var den socialdemokratiske ordfører meget moderate og realistiske ord i november måned. Han blev ikke modsagt af skatte- og afgiftsministeren - det ville jo også nok have været lidt af en sensation. Det blev han ikke, og dette skøn står altså nok som optimistisk, men ifølge socialdemokratiet i november måned som værd at hæfte sig ved.

Så meget om registreringsafgiftsdebatten.

Må jeg så citere fra samme forhandling sp. 1642, hvor hr. Bernhard Baunsgaard udtaler sig om forhøjelse af afskrivningsgrænsen for erhvervsbiler fra 65.000 til 100.000 kr. Citatet lyder:

»Hidtil har afskrivningsbeløbet for erhvervsbiler været fastsat til 65.000 kr.; det skal nu forhøjes til i år 100.000 kr., og skal man have en bil, der kan holde rimeligt længe, er det nok ikke sat for højt.«

Også her har jeg med vilje valgt et moderat, sagligt citat. Jeg hævder den påstand,

som altså lå implicit i mit spørgsmål til skatte- og afgiftsministeren, at forudsætningen for disse bedømmelser fra de to partier og deres ordførere fra november måned 1981 hele vejen igennem er til stede også i dag.

Skatte- og afgiftsministeren procederer nu på, at der var en sammenhæng mellem den forberedte lempelse af bilbeskatningen og forhøjelsen af en række afgifter på andre varegrupper. Dette vil jeg pure benægte. De forøgelse af en række punktafgifter, som godt nok indgik i samme periodes forhandlinger og i samme bukset af lovforslag, var en nødvendig følge af forliget af 22. maj 1981. Der blev de daværende fire forligspartier enige om, at man skulle være villig til at hæve punktafgifterne med i alt 2 mia kr.s provenu til fordel for statskassen. Det var ganske vist socialdemokratiet og den daværende finansminister, der meget stærkt forlangte dette, men de radikale, kristeligt folkparti og CD bøjede sig som et led i et indgået forlig om dette. Der var intet om bilafgifter indeholdt i forligsforhandlingerne eller i forligsteksten.

Det var naturligt for mit parti i efteråret, da forliget på dette punkt skulle udmøntes, at bringe ind i billedet, at man yderligere kunne styrke statsfinanserne ved at nedsætte bilbeskatningen, fordi - for at citere skatte- og afgiftsministeren - bilerne er overbeskattet i Danmark, og staten havde i en to-årig periode mistet provenu på grund af bl.a. den høje bilbeskatning. Det viste sig så, at beløbet på 2 mia kr.s forøgelse af punktafgifter kunne nedforhandles til 1,4 mia kr., og desuden skulle man sænke diverse bilskatter. Der blev altså ikke fra skatte- og afgiftsministeren sagt: Nej, hvis vi skal have bilskatterne sat ned, så må vi have provenuet på 2 mia kr. yderligere op, for det koster jo penge at lette bilbeskatningen. Det blev ikke sagt, da vi bragte det frem i forligskredsen, det blev ikke sagt ved første eller anden behandling her i folketinget, og det blev ikke sagt ved nogen anden lejlighed i denne sammenhæng. Ergo tager jeg dette som udtryk for, at ministeren i hvert fald på det punkt var enig med os andre om, at der ikke er nogen regning at betale, ikke er noget provenutab at dække ind for nedsættelse af bilbeskatningen. Tværtimod gik man jo med til yderligere at skære provenuet af de afgifter, der skulle forhøjes, ned med 600 mill. kr. Det turde vistnok kun-

[Arne Melchior]

ne kaldes et sandsynlighedsbevis for, at vi på det tidspunkt var enige. Der er altså ikke nogen regning at betale. Sammenhængen mellem bilbeskatningsændringen og punktafgifterne blev af rent praktisk art; den var hverken af økonomisk eller politisk art, hvilket også kan udlæses af de forhandlinger, der har været ført i den forbindelse.

Jeg var før inde på, at der er givet et løfte. Der er forskel på et løfte og en trussel. Det er rigtigt, at en del brancher og dermed forbrugerne har været truet med, at nogle afgifter skulle forhøjes, og denne trussel iværksættes altså ikke. Ministeren har jo ikke selv foreslået, at det skulle ske; han kan ikke forlange af os, at vi skal kræve det, når vi har været modstandere af det hele tiden og kun nødtvungen gik med til det. Men det, at man ikke iværksætter en trussel, kan aldrig blive nogen undskyldning for, at man ikke opfylder et løfte. Dette løfte er givet, og det bør overholdes både af økonomiske årsager, af beskæftigelsesmæssige årsager og af politisk-moralske årsager.

Jeg skal lige gøre den bemærkning, at jeg er uhyre skuffet over, at Dansk Cyklist Forbund, som jeg selv er medlem af, har fundet sig foranlediget til at protestere imod, at man vil lempe bilbeskatningen. Det sker jo ikke på cykelbranchens eller cyklisternes bekostning, og til alt held er det sådan, at flere og flere mennesker i dette land både har en bil og en cykel. Jeg mener, at der også her er tale om en sammenkædning af ting, der intet har med hinanden at gøre.

Jeg mener ikke, at noget parti kan komme godt fra – uden at have adviseret befolkningen under valgkampen – at løbe fra de tilfald, som er givet efter en grundig forhandling, først mellem fire partier i forligskredsen, derefter i folketinget i udvalg og i salen. Noget, der var færdigt i november måned 1981, og som der ikke er rokket ved forudsætningerne for, bør naturligvis ganske udramatisk gennemføres nu. Dramatikken kommer sandelig først ind i det, hvis man ikke gør det og man dermed afskærer sig selv fra indtægter og desuden øger ledigheden.

Jeg skal på vegne af de fire forespørgende partier – konservative, venstre, CD og kristeligt folkeparti – fremsætte et forslag om motiveret dagsorden. Hensigten er altså at få samtlige de partier, der var villige til at gennemføre disse lovændringer i november, til

at bekende kulør og stå ved det, de gjorde dengang. Jeg er vidende om, at vi lidt senere skal drøfte de to lovforslag ved en ny førstebehandling, og sammenfaldet af forespørgslen og disse to førstebehandlinger er ikke tilfældig. Meningen er netop – foruden at få vedtaget denne dagsorden nu – at sætte skub i den rent praktiske behandling, således at lovforslagene kan gøres færdige, helst i denne måned.

Det forslag om motiveret dagsorden, jeg som nævnt skal fremsætte, lyder således:

*Forslag om motiveret dagsorden.*

»Folketinget opfordrer regeringen til at vedstå sine forslag til lempelse af bilbeskatningen, som med tilslutning af et stort flertal var færdigbehandlet i skatte- og afgiftsudvalget i november 1981, og går derefter over til næste sag på dagsordenen.«

**Anden næstformand (Ebba Strange):**

Der er nu fremsat følgende forslag om motiveret dagsorden: (se ovenfor). Dette forslag indgår nu i forhandlingen.

(Kort bemærkning).

**Bernhard Baunsgaard (RV):**

En kort bemærkning i anledning af hr. Arne Melchior's ord om sammenkobling eller ikke sammenkobling. Jeg har drøftet det med repræsentanter for 3 af de 4 partier, der var med til forliget – det fjerde parti er CD. De 3 partiers repræsentanter er enige om, at nedsættelsen af bilskatterne var led i en samlet pakke.

(Kort bemærkning).

**Arne Melchior (CD):**

Så må jeg henvise hr. Bernhard Baunsgaard til, at der i forligsteksten af 22. maj 1981 alene er tale om, at en række afgifter, som der senere skal forhandles om, skal hæves. Der står intet om biler i det hele taget, der står ikke noget om nedsættelse af nogen andre ting.

Det er korrekt, at mit eget parti bragte bilbeskatningen ind, da vi sad og forhandlede afgifter i efteråret, da vi skulle udmønté forliget af 22. maj 1981, og derfor blev der, som jeg sagde, en rent tidsmæssig sammenhæng.

[Arne Melchior]

Det er sikkert det, de andre partier må mene med det.

Det ville i øvrigt være mærkeligt, om en sådan sammenkobling af det økonomiske forhold i denne sag ikke skulle fremgå af den debat, der har været ført her i salen, hvis det rent faktisk skulle have forholdt sig således.

(Kort bemærkning).

**Bernhard Baunsgaard (RV):**

Jeg har jo før været ude for at skulle diskutere med CD, hvad vi var blevet enige om. Jeg minder om det, der skete den 8. april 1981 og den 10. april 1981. Det kan CD i hvert fald ikke løbe fra, for det har vi på bånd i radioen.

Jeg gentager her: der var ingen tvivl om, at der var en sammenkobling; det var en samlet pakke, der blev fremsat. Jeg vil meget gerne have, at vi gennemfører den samlede pakke, så vi løber ikke fra det. Nu er der igen en regering, der er parat til at tage ansvaret for en samlet pakke, så vidt jeg forstår, men hvis CD ikke vil vedstå, hvad det dengang ville være med til, ja, så er der jo ikke noget at gøre.

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

Jeg har bedt om ordet først for lige at markere et enkelt punkt. Hr. Arne Melchior har jo bragt en lang række emner ind, som ikke direkte er omfattet af det nationaløkonomiske spørgsmål, der lå i forespørgslen. Det tror jeg jeg har besvaret på en sådan måde, at jeg har markeret, at jeg ikke er enig med hr. Arne Melchior i hans nationaløkonomiske analyse. Dertil vil jeg sige: socialdemokratiet har ytret sig – også i valgkampen – på samme måde, som jeg har gjort her i dag, om sammenhængen i tingene.

Det, der måske var mest grund til at vedtage en dagsorden om i folketinget i dag, var en opfordring til hr. Arne Melchior om at stoppe sin forfalskning af den nære fortid. CD har lige så fuldt som socialdemokratiet og andre partier stået ved og ønsket de øvrige afgiftsændringer, der var foreslået i november måned 1981. Jeg må måske minde hr. Arne Melchior om, hvis jeg må tillade mig et citat, at også efter at valget var udskrevet, lørdag den 14. november 1981, udtalte hr. Erhard Jakobsen til Ekstra Bladet:

»Danskerne havde haft godt af nye afgifter, så kunne vi måske slippe for alle de tarvelige, bajerdrirkende voksne og skolebørn.«

Det er jo lidt i modstrid med den erklæring, hr. Arne Melchior afgav heroppefra om, at disse afgiftsændringer var nogle, som CD meget modstræbende havde ladet sig slæbe til af den afgiftshungrende socialdemokratiske regering. Det er jo ikke sandt, hr. Arne Melchior.

Må jeg yderligere føje til, at det er heller ikke sandt, når hr. Arne Melchior sagde: men så gik man jo ned til 1,4 mia kr. og accepterede yderligere, at der skete nogle lettelser i bilafgifterne. De 1,4 mia kr. var den virkning, der ville have været i kalenderåret 1982 af den afgiftspakke, der var til behandling dengang, når man tog hensyn til det provenutab, der ville fremkomme ved en uændret bilomsætning. Helårsvirkningen, efter at man havde modregnet provenutabet af bilafgifterne, ville være 2 mia kr. Det er den sammenhæng, som eksisterede i forhandlingerne – forhandlinger, som hr. Arne Melchior ikke deltog i og åbenbart heller ikke har fået noget dækkende referat fra. Disse forslag om bilerne blev ikke bragt ind specielt af CD. Det synes jeg også af hensyn til historieskrivningen jeg er nødt til at oplyse, når der nu tales så meget om forhandlinger. De blev bragt frem af flere partier og diskuteret gennem længere tid. Det er ikke specielt CDs barn, men de hørte med i den sammenhæng, de blev forhandlet i den sammenhæng, og de blev foreslået som led i en aftale, der på årsbasis – selv når man tog hensyn til det skønnede provenutab ved disse afgifter med uændret bilomsætning – ville give 2 mia kr.

Det er de forudsætninger, der er bristet, og det er derfor, jeg ikke kan godtage den dagsorden, hr. Arne Melchior har foreslået.

(Kort bemærkning).

**Erhard Jakobsen (CD):**

Da jeg føler mig ganske uskyldigt inddraget i det storpolitiske opgør, bliver jeg nødt til at henlede ministerens opmærksomhed på, at den udtalelse, jeg fremsatte til Ekstra Bladet, for det første var fremsat før valget, men blev brugt af bladet efter valget – det kan man jo ikke gardere sig imod – og for det andet havde relation til noget ganske be-

[Erhard Jakobsen]

stemt. Det fremgik også af det, der stod i bladet. Jeg blev spurgt, om jeg ikke mente, at den danske befolkning var træt af afgifter osv., og så sagde jeg: det kan da godt være, hvornår er man ikke træt af det? Men jeg kan i hvert fald sige, at for en række afgifters vedkommende viser folks måde at optræde på tydeligt, at det ikke ville gøre dem nogen som helst fortræd. Man kan bare spørge nogle læger eller nogle pædagoger om, hvilken fortræd det ville gøre, om det f.eks. blev umuligt for 11 års børn at drikke så mange bajere, som de drikker nu, af økonomiske grunde. Det var det, jeg svarede på. Det havde naturligvis intet som helst at gøre med, om disse to ting, vi nu taler om, skulle kædes sammen.

Det havde endnu mindre at gøre med det spørgsmål, som endnu slet ikke er berørt: er det nødvendigt af hensyn til landets valutastuation stadig væk at opkræve et beløb, der ligner 2 mia kr., sådan som man skønnede det i maj måned 1981? Er det stadig væk nødvendigt? I dag vil vi sige: det er det aldeles ikke; der er intet, der tyder på, at det er nødvendigt. De beskæftigelsesmæssige virkninger må nok her veje tungere. Men det var altså noget ganske andet end det, det drejede sig om i Ekstra Bladet.

#### Bakholt (S):

Den forespørgselsdebat, som vi skal have nu, er jo en slags forløber for de næste to punkter på dagsordenen, og så kan man jo godt begynde at spekulere på, hvorfor vi skal have en forespørgsel forud for en førstebehandling af to lovforslag. Hr. Arne Melchior sagde, at sammenfaldet ikke var tilfældigt, og det tror jeg heller ikke det er. Man ønsker åbenbart så megen debat om dette spørgsmål som overhovedet muligt – på trods af at vi havde en ret omfattende debat om det i maj måned 1981 og havde en ret omfattende debat i november 1981. Det er åbenbart lidt af en kæphest for de partier, der har bedt om forespørgslen, at vi skal have en sådan debat både i tide og utide.

I den forespørgsel, der er rejst, da spørges der, om ministeren kan bekræfte, at en lempelse vil være til gavn for beskæftigelsen og for finanslovens indtægter. Det er måske nok en lidt ensidig måde at stille spørgsmålet op på, for der kan unægtelig rejses andre spørgsmål om det også. En anden side af

det, som rent faktisk skulle have været med efter min overbevisning, er spørgsmålet om valutaforbruget, når man endelig vil have nogen snak om økonomi og beskæftigelse ind i det. Alle ved jo, at bilimporten koster valuta, og alene af den grund bør vi interessere os for den side af det. Det hører altså med i en samlet vurdering. Hvis man forestiller sig, at bilafgifterne skal nedsættes med et eller andet beløb, så kan det godt være, det kan få indflydelse på beskæftigelsen, og det kan også godt være, det kan få indflydelse på statens indtægter. Men det vil unægtelig også få en negativ virkning på vores valuta-beholdning, og vi er altså ikke i en situation, hvor vi kan være fuldstændig ligeglade med vores valutaforbrug. Det burde de andre partier altså også interessere sig en del for.

Vi skal i socialdemokratiet ikke bestride, at et formindsket bilsalg, som vi har oplevet en tid nu, har kostet nogle arbejdspladser. Men jeg vil nok sige, at det er en luftig betragtning, som har været fremført visse steder, når man er fremkommet med, at nedgangen alene skyldes afgifternes højde. Det tror jeg ikke er tilfældet. Nedgangen i bilsalg har i høj grad noget at gøre med den økonomiske afmatning, som vi befinder os i. Det kan vi se i andre lande, som også har nedgang i bilsalg, selv om man har mindre afgifter. Der er også andre erhverv, som er ramt af denne økonomiske nedgang; det er altså ikke alene bilbranchen.

Vi er naturligvis i socialdemokratiet interesseret i at skaffe nogle arbejdspladser; det interesserer os overordentlig meget. Her kunne vi stille spørgsmålet, om vi ikke, når vi er inde på den side af det, måske skulle interessere os lidt for bilernes levetid. Det er der også en del beskæftigelse i, når vi nu alene skal holde os til bilerne. Det er en side af sagen, som jeg mener vi bør tage op engang, når regeringen er færdig med sine overvejelser og undersøgelser af, hvad vi kan gøre i den forbindelse.

Vi mener ikke i socialdemokratiet, at vejen er store bilafgiftsnedsættelser, eller hvor meget man nu har tænkt sig. Jeg går ud fra, det er de fremsatte lovforslag, man har tænkt på. Det er ikke på den måde, vi skal øge beskæftigelsen og øge indtægterne på de offentlige finanser.

Vi havde i november måned disse to lovforslag til behandling, om en mindre nedsæt-

[Bakhoft]

telse af bilafgifterne, sammen med en række andre forslag. Jeg var en af dem, der udtalte sig under valgkampen om det spørgsmål. Det kan læses i et nummer af Erhvervs-Bladet – jeg husker desværre ikke nummeret på det. Da sagde jeg, at disse forslag om lavere bilafgifter havde en sammenhæng med de andre forslag, som vi havde fremsat, og det er jo rigtigt, at vi var så langt, at vi var tæt på at få dem endeligt behandlet.

Jeg vil nok sige til i hvert fald de 3 af de partier, som har været med til at få den forespørgsel bragt frem, at de er medansvarlige for, at de to lovforslag sammen med de andre ikke blev gennemført. De borgerlige partier havde under udvalgsarbejdet i november måned så travlt med at træne arbejdet, at vi ikke nåede det, inden valget blev udskrevet. Der blev stillet et hav af spørgsmål, både skriftlige og samrådsspørgsmål, som kun havde ét formål: at trække tiden ud så længe som overhovedet muligt. Havde de tre borgerlige partier, venstre, konservative og fremskridtspartiet, undladt det og fulgt den køreplan, som vi havde lagt frem, så havde hele afgiftsbuketten været vedtaget, og så havde de to lovforslag, som vi skal have til behandling om lidt, også været vedtaget.

Vi ønsker altså ikke at gennemføre disse forslag isoleret, og derfor kan vi heller ikke stemme for den dagsorden, som hr. Arne Melchior har foreslået.

### Gammelgaard (KF):

Ministeren for skatter og afgifter skal ikke beskyldes undertegnede for at forfalske den nære fortid. Derfor skal jeg indlede mit indlæg med at citere fra Folketingstidende, hvad ministeren udtalte om den foreslåede lempelse af bilskatterne, som folketinget behandlede den 3. november. Jeg citerer fra Folketingstidende 1981-82 (1. samling) spalterne 1668-1692.

Ministeren sagde bl.a., hvad angår afgiftslempelserne for biler, at der var tale om »både fornuftige og acceptable ændringer«, at den hidtidige indretning af bilafgiften havde betydet en successiv stramning, en successiv forhøjelse af afgiftsbelastningen, fordi der var et trin i skalaen, som ikke var blevet reguleret, og fortsatte: »Det er den tilstand, vi nu ændrer« ... Vi »genetablerer afgiftstryk- ket, som det var for ganske få år siden.«

Videre sagde ministeren, at »har der været et behov, så er tidspunktet netop nu til stede, når vi hører, hvordan forholdene er i auto-branchen.« Ministeren erkendte, at der var »en positiv beskæftigelsesvirkning af bilafgiftslempelserne«, og det var ministerens sikre forvisning, at når bilafgifterne, som er de mest følsomme, går ned, så giver det anledning til et større provenu end hidtil budgettet.

Det var ministerens opfattelse for 3 måneder siden. Det var så sandelig en anden ministertale, vi hørte her i dag. Hvad har da ændret sig? Er beskæftigessituationen blevet bedre? Er den samfundsøkonomiske situation blevet bedre? Er forholdene for statskassen blevet bedre? Er trafiksituationen blevet bedre i løbet af de 3 måneder? Ingen af delene.

Jeg vil også gerne stille det spørgsmål, hvorfor vi overhovedet har de høje bilskatter. Findes der overhovedet noget argument herfor? Det er i hvert fald ikke argumenter af beskæftigelsesmæssig art, af samfundsøkonomisk art, af statskasmæssig art eller af trafikmæssig art.

Vi har i Danmark i dag verdens højeste beskatning af biler. En bil, der koster 60.000 kr., ville uden skatter og afgifter kun have kostet 21.000 kr., og en bil til 100.000 kr. ville uden beskatning koste 33.000 kr. Samtidig er beskatningssystemet indrettet sådan, at hvis en bil stiger 1.000 kr. fra fabrikken, så stiger prisen på grund af det progressive beskatningssystem 4.000 kr.

Antallet af nyindregistrerede biler er nu nede på det laveste niveau i mange år. Salget af personbiler faldt med 42 pct. fra 1979 til 1980. Og det har nu også vist sig at være faldet fra 1980 til 1981.

Afmatningen inden for bilbranchen har allerede ramt beskæftigelsen meget hårdt. Det er ikke blot beskæftigelsen blandt dem, der sælger bilerne, det går ud over; det rammer hele branchen, og det breder sig ud over denne hurtigt som ringe i vandet. Den mindskede mobilitet på arbejdsmarkedet, som den høje bilbeskatning giver anledning til, forværrer også beskæftigessituationen.

Bilbranchen har selv opgjort nedgangen i antallet af personbiler på vejene til omkring 60.000 fra første halvår 1979 til første halvår 1981. I samme periode er arbejdsløsheden inden for branchen øget med 15.000, og an-

[Gammelgaard]

tallet af unge, der indleder en uddannelse inden for branchen, er blevet halveret. På bilværkstederne er arbejdet formindsket med ca. en tredjedel.

Der er på denne baggrund ingen tvivl om, at en lempelse af bilbeskatningen vil øge nyvognssalget og stimulere aktiviteten inden for hele branchen og for andre dele af det danske samfund og dermed stimulere beskæftigelsen, som også regeringen mente for ganske få måneder siden.

Ser man på de samfundsøkonomiske perspektiver, viser det sig, at det vil være en fordel, at der sættes mere på den individuelle trafik. Beregninger, der bl.a. er offentliggjort i bladet Motor den 10. januar 1982, viser, at det i virkeligheden er ressourcebesparende at benytte personbil fremfor offentlige transportmidler, idet de samfundsøkonomiske omkostninger ved den kollektive trafik pr. personkilometer er højere end for den individuelle trafik. Beregningerne viser, at det i gennemsnit for samfundet koster 70 øre at transportere én person 1 kilometer med de kollektive transportmidler, mens det kun koster 49 øre med personbil.

Det vil også gavne statens indtægter at nedsætte bilbeskatningen. De samlede bilafgifter gav i 1980 godt 2,2 mia kr. mindre end forventet i statskassen, og i 1981 gav bilafgifterne 1,2 mia kr. mindre end budgetteret. Selv om indtægten pr. bil bliver mindre på grund af en skattelempelse, vil der blive solgt så mange flere, at indtægterne ved bilskatten alligevel forøges i forhold til den kraftige nedgang, der har været de seneste år. Jeg kan her blot henholde mig til skatteministerens egne udtalelser fra denne talerstol den 3. november 1981. Det er ganske uforståeligt, at skatteministeren med valgets udskrivelse opgav den påtænkte lempelse af registreringsafgiften og den foreslåede forhøjelse af afskrivningsgrænsen for erhvervsbiler.

Vi har i denne vinter og mange gange tidligere set, hvordan DSBs busser og tog bryder fuldstændig sammen på grund af overbelastning og for slidt og gammelt materiel med forsinkelser og pladsproblemer til følge. Samtidig har vi vel alle oplevet, hvor overfyldt der ofte er i tog og busser. Også af den grund bør man holde op med at straffe den individuelle trafik. Netop ved at sætse lidt mere på personbilerne kunne man tage det værste pres fra det kollektive trafikssystem.

Det ville sikkert også blandt andre DSB være taknemmelig for. Dertil kommer, at individuel trafik på mange måder er uundværlig. Det er nu engang ofte en langt mere fleksibel og praktisk transportform – ikke mindst for dem, der har langt til deres arbejde. Hvis flere havde råd til deres egen bil, ville man øge mobiliteten på arbejdsmarkedet igen til gavn for beskæftigelsen.

Man kan spørge: hvad så med betalingsbalancen? Hvis man nu nedsætter bilskatte og forøger bilsalget, går det så ikke ud over betalingsbalancen? Det gør det jo ikke. En ganske lille – set i den store sammenhæng – lempelse af bilbeskatningen, der forøger salget af biler, betyder, at der stadig væk, hver gang der købes en bil, betales mange penge i statskassen. Hvis pengene ikke var blevet brugt til køb af bil, så ville de måske være blevet brugt til en udlandsrejse eller andet, der hverken giver penge i statskassen eller er til gavn for valutasisituationen. Der er ingen tvivl om, at en lempelse også vil være til gavn for betalingsbalancen.

Det konservative folkeparti har to gange tidligere i folketinget været med til at fremsætte forslag om en nedsættelse af bilbeskatningen. Vi mener, det er en simpel nødvendighed, at denne lempelse nu gennemføres. Vi kan leve med, at lempelsen ikke bliver større end det, der lå i regeringsforslagene fra november 1981. Vi havde gerne set den større, men accepterer det, fordi det vil være hurtigst at komme igennem med netop denne lempelse.

Denne lempelse var der jo forud for valget bred enighed om blandt folketingets partier – det var kun SF og VS, der var imod – og ved valget gik de partier, der var de stærkeste fortalere for en lempelse af bilbeskatningen, frem.

Derfor ville det være intet mindre end en skandale, hvis man ikke nu gennemfører den nedsættelse af bilbeskatningen, som folketinget var lige ved at vedtage den 12. november 1981.

**Ivar Hansen (V):**

Jeg skal ikke deltage i den debat, der har været mellem ministeren og flere af de tidligere forligspartier, om sammenhæng eller ikke sammenhæng i den pakke, der blev forelagt i efteråret om forskellige afgiftsforhø-



[Ivar Hansen]

jelser. Den havde vi som bekendt hverken lod eller del i. Men jeg kan i hvert fald sige så meget, at der var ikke megen sammenhæng mellem på den ene side den række af afgiftsforhøjelser, denne pakke bestod af, og så forslaget om at nedsætte bilbeskatningen, idet de forslag, som havde til formål at øge afgifter – det blev mere end godtgjort i folketingets skatte- og afgiftsudvalg igennem de bilag, der kom, igennem de besvarelser, der kom, igennem de henvendelser, der kom – alle var forslag, som ville have den klare negative virkning, at arbejdsløsheden ville blive forøget og aktiviteten i samfundet ville blive nedsat.

Der var en undtagelse, og det var forslaget om at lempe registreringsafgiften for bilers vedkommende. Jeg mener, det allerede er fremgået af den debat, der er foregået, så der er måske ingen grund til at gentage det, men også under forhandlingerne og debatten dengang blev det klart fastslået, at der var en række positive virkninger. Det er rigtigt, som det er blevet sagt. Det blev fremhævet dengang af hr. Bakholt, det blev bekræftet af ministeren, det blev bekræftet af de henvendelser, vi fik fra Dansk Metalarbejderforbund, og for en række bilorganisationers vedkommende igennem de udsagn, de kom med. Ingen tvivl om den ting.

Jeg vil gerne sige, at vi fra venstres side på et tidligt tidspunkt sidste år fremsatte et forslag sammen med det konservative folkeparti, som indeholdt en række forslag om en nedsættelse af den meget høje bilbeskatning herhjemme, og derfor var det en helt naturlig ting, at vi under debatten her i november måned sidste år klart sagde, at vi agtede at støtte forslaget fra regeringen af en række grunde. Den holdning vedstår vi stadig væk. Da vi dengang ikke kunne se den sammenhæng, der var blevet talt om, imellem dette forslag og de øvrige forslag, kan vi selvfølgelig heller ikke se sammenhængen nu. Vi mener, at det er mindst lige så velbegrunderet at foretage den afgiftsnedsættelse nu, som det var dengang – mere endda.

Så er der spørgsmålet om provenuskøn. Det er vel nok en almindelig betragtning, at hvis man nedsætter en afgift, så kommer der ikke flere penge i statskassen. Men her er vi i den situation, at ministeren for skatter og afgifter dengang udtalte sig om den sag. Jeg henviser her til førstebehandlingen, som

fandt sted den 3. november 1981, hvor ministeren sagde – jeg citerer fra Folketingstidende 1981–82 (1. samling) sp. 1692:

»På den anden side vil jeg sige som min sikre forvisning, at provenutallene for denne pakke som helhed i hvert fald holder måske godt og vel, for nogle af de afgifter, der er mest følsomme i pakken, er formentlig bilafgifterne, som går ned og dermed giver anledning til et større provenu end hidtil budgetteret...«

Dermed anerkendte regeringen, går jeg ud fra, at en nedsættelse af bilbeskatningen ville give et øget salg og dermed også øgede indtægter til statskassen.

Det, der har kendetegnet de sidste års skøn over provenu, eksempelvis for registreringsafgiftens vedkommende, har jo været, at man har skønnet alt for højt. I 1981 blev provenuet til statskassen på 3,2 mia kr. Man skønnede fra begyndelsen noget højere, så vidt jeg husker 4 mia kr. For 1982, altså det år, vi nu er startet på, var skønnet fra starten fra skatteministeriet 4,1 mia kr. for registreringsafgiftens vedkommende, men jeg ser nu, at ministeren for skatter og afgifter har afleveret et ændringsforslag til finansudvalget, hvor man nedsætter skønnet med 600 mill. kr., altså til 3,5 mia kr. Jeg ved ikke, om dette skøn holder, men det har som sagt været kendetegnende, at man desværre har måttet ændre skønnene i nedadgående retning. Det er klart med det voldsomme fald, der har været i bilsalget.

Hvis vi kigger uden for vores egne grænser og ser på, hvordan bilbeskatningen er indrettet i de øvrige EF-lande, vil vi se, at vi herhjemme ligger i gennemsnit fem en halv gang så højt i bilbeskatningen som de øvrige EF-lande i gennemsnit. Man kan spørge: er der en naturlig sammenhæng, er der en naturlig forklaring på, at vi har en bilbeskatning, der er så meget højere end i de andre EF-lande? Er vores struktur, er vore afstande særlig beregnet på kollektiv trafik? Her er svaret, at det jo ikke er tilfældet. Tværtimod er de små afstande og de forholdsvise få større bymæssige bebyggelser herhjemme og den spredning, vi har af befolkning og erhverv, jo i virkeligheden bedst skåret til efter, at man bruger den individuelle trafik. Forholdet er da også det, at den kollektive trafik kun er i stand til – og man regner næppe med, at det vil øges ret meget – at transporte-

[Ivar Hansen]

re omkring 20 pct. af befolkningen, dvs. at langt hovedparten af befolkningen også i det daglige er afhængig af at kunne bruge privatbil.

Så kan man spørge om den lempelse, der var tale om her, og som der nu stilles lovforslag om igen, betød noget. Jeg har da også hørt folk sige: herregud, om bilen er 1.500-2.000 kr. dyrere eller billigere, vil det sætte noget særlig gang i salget? Det vil vel ikke give det store opsving. Men vi ser sådan på det fra venstres side, at den forholdsvis lille nedsættelse, der er tale om, i virkeligheden også er udtryk for et politisk signal om, at man nu ikke længere vil drive rovdrift på den form for transport herhjemme. Det finder vi er ganske væsentligt.

Så er der endelig det trafikpolitiske synspunkt, som jeg allerede har fremhævet, at uanset om vi står på hovedet, uanset om der kommer nok så mange bevillinger til den kollektive trafik, så er og vil fortsat hovedparten af befolkningen være henvist til i det daglige at bruge privatbil.

Hvis vi nu ser på, hvad der sælges af biler herhjemme i forhold til de lande inden for EF, som vi tit og ofte sammenligner os med, så er forholdet det, at der i 1981 herhjemme blev solgt 13 personbiler pr. 1.000 indbyggere; i Tyskland var tallet 33, i Belgien 32, i Frankrig 28, i Italien 28 pr. 1.000 indbyggere. Det vil altså sige, at det, vi er i gang med her, er en forældelse af bilparken. Det er en udvikling, der nu har været i gang et par år, og som stadig væk fortsætter. Kan vi være tjent med den? Det kan vi efter vores opfattelse ikke, og her vil jeg gerne gøre gældende, at man kan frygte, at resultatet heraf bliver, at der på et tidspunkt tegner sig et flertal her i folketingsalen for indførelse af en lovgivning om tvungent obligatorisk bilsyn for at kunne holde de alt for gamle biler i live.

Jeg vil gerne sige, at vi i venstre er absolut modstandere af det, fordi det efter vores opfattelse ville være en formynderisk og administrativt alt for vanskelig lovgivning, som vi ikke ønsker gennemført.

Der er altså mange grunde til, at vi skal føre en afgiftspolitik, som sikrer, at den danske bilpark har en rimelig standard. Derfor er det vores håb, at det flertal, der var i folketinget i november måned, fortsat er til stede og nu manifesterer sig og gennemfører den nedsættelse af bilbeskatningen, som

mange både i og uden for branchen havde en rimelig forventning om ville blive gennemført.

Så skal jeg blot for en ordens skyld sige, at vi selvfølgelig kan stemme for den dagsorden, som er stillet af hr. Arne Melchior.

#### Rahbæk Møller (SF):

Det er glædeligt at se, at fire partier, der sædvanligvis ikke interesserer sig særligt for beskæftigelsessituationen, pludselig har fået interesse for at gøre noget ved den. Det er blot sørgeligt, at de netop har fundet på at stimulere beskæftigelsen på et område, hvor belastningen af betalingsbalancen er så uforholdsmæssigt stor. Det kunne være interessant at få oplyst, med hvor meget henholdsvis 1.000 ekstra børnehavepædagoger og 1.000 ekstra bilimportører belaster betalingsbalancen. Jeg skal tilføje, at der også efter vores mening er grund til at tage skridt til at forbedre beskæftigelsen i bilbranchen, men det bør ikke ske ved at stimulere en yderligere import, men tværtimod ved at sørge for en bedre vedligeholdelse af den eksisterende bilpark.

Der er her grund til at minde om det forslag om periodisk syn af biler, der stadig væk syltes i justitsministeriet; det bør nu gennemføres. Det vil ikke alene gavne beskæftigelsen. Det vil også forbedre trafikikkerheden væsentligt og medføre en varig forbedring af betalingsbalancen, som de svenske erfaringer viser.

I denne forbindelse burde vi endnu en gang kulegrave spørgsmålet om registreringsafgift i forbindelse med genopbygning af biler. Det er ikke rimeligt, at afgiftspolitikken skal forhindre genbrug på dette område. Ligeledes burde vægtafgiften gradueres efter alder, så den var størst, når bilen var ny, og derefter faldt, når bilen blev ældre. Det ville stimulere folk til at bevare deres biler længe og derved kompensere for de større vedligeholdelsesudgifter, som der nu engang er ved gamle biler.

Også registreringsafgiften kunne med rimelighed omlægges, så den favoriserede resourcebesparende biler. Jeg skal i denne forbindelse minde om SFs forslag om at bruge benzinforbruget som beregningsgrundlag for afgiften i stedet for bilens værdi.

[Rahbæk Møller]

I det hele taget er der behov for en nøjere overvejelse over, hvordan vi udnytter vore ressourcer, så befolkningen får den bedst mulige trafikbetjening med den størst mulige beskæftigelsesvirkning og den mindst mulige belastning af betalingsbalancen. Her trænger spørgsmålet om udbygning af den kollektive trafik sig på. I de senere år har vi været vidne til en forøget søgning til den kollektive trafik, der har sprængt alle rammer. Desværre er bevillingerne ikke fulgt med, og forholdene er derfor blevet helt utilfredsstillende for de rejsende. For blot at tage DSB er deres bevillinger nu så utilstrækkelige, at selv de mest nødvendige investeringsbehov ikke kan opfyldes.

Det burde være indlysende, at netop i den nuværende økonomiske situation burde DSB simpelt hen have de bevillinger, som de med rimelighed kan bruge. Det ville både gavne beskæftigelsen og på længere sigt også betalingsbalancen.

Men det er ikke kun DSB, der har problemer; også i de lokale trafikelskaber er der store vanskeligheder med at opfylde de behov, som den forøgede passagertilgang har medført. For at tage et eksempel kunne man nævne Amager, som stadig væk ikke har fået en tilfredsstillende trafikbetjening i form af baneforbindelse til Sjælland. Men værre er, at man heller ikke har nogen chance for at få det. Problemet er, at ansvaret er lagt over til hovedstadsrådet, der ikke har nogen selvstændig mulighed for skatteudskrivning og derved ingen mulighed for at løse opgaven. Hvis denne og andre blokerede trafikbehov skal opfyldes, er der kun én vej: staten afsætter beløb til lokale trafikprojekter og fordeler dem til de enkelte landsdele efter objektive kriterier.

Det er ikke kun den kollektive trafik, der har fået øget søgning i de senere år. Også cyklismen har fået ny popularitet, men anlæggelse af cykelstier er ikke fulgt med behovet. De borgerlige plejer at sige, at både bilismen og den kollektive trafik er nødvendige. Vi vil ikke afvise, at privatbilen har en plads i samfundet, men vi vil godt fremhæve, at privatbilismen er og bliver en mindretalsforeteelse. Størstedelen af befolkningen er og vil fortsat være enten for unge, for gamle, for syge eller for fattige til, at privatbilen er en mulighed for dem. Når vi derfor skal tilrettelægge en trafikpolitik, der først og fremmest

tager hensyn til vore svageste medborgere og først og fremmest tager hensyn til de mest aktuelle behov, er det langtfra lettelse af bilskatterne, der må have førsteprioritet. En udbygning af den kollektive trafik, en bedre vedligeholdelse af den eksisterende bilpark og en forbedring af cyklisternes og andre svage trafikanters vilkår vil i langt højere grad tilfredsstille befolkningens trafikbehov og derudover have en langt gavnligere virkning på beskæftigelsessituationen.

(Kort bemærkning).

**Gammelgaard (KF):**

Hr. Rahbæk Møller brugte den betegnelse om de fire partier, der har stillet forespørgslen i dag, at de ikke interesserer sig så meget for beskæftigelsen. Må jeg gøre hr. Rahbæk Møller opmærksom på, at den beskatningspolitik, der er blevet ført på dette område, i løbet af to år har forøget arbejdsløsheden inden for bilbranchen med 15.000, og at den beskatningspolitik, der føres af et flertal her i salen, i væsentlig grad er medvirkende til den lave mobilitet, vi har på det danske arbejdsmarked.

Jeg vil gerne høre, hvad hr. Rahbæk Møller egentlig vil gøre ved beskæftigelsen i bilbranchen, og hvad han vil gøre for at forøge mobiliteten på arbejdsmarkedet i denne sammenhæng. Jeg vil gøre opmærksom på, at de partier, der her er repræsenteret, med deres politik gør det, man netop skal gøre for at forøge beskæftigelsen og forøge mobiliteten på arbejdsmarkedet.

(Kort bemærkning).

**Arne Melchior (CD):**

Min korte bemærkning er fremkaldt af samme indledning fra hr. Rahbæk Møller, som hr. Gammelgaard har gjort vrøvl over. Men vi kender jo godt recepten: »Hvis du ikke stemmer for mine forslag, så er du arbejderfjendsk, så interesserer du dig ikke for beskæftigelsen. Hvis du ikke stemmer på mine forslag på nogle andre områder, så er du krigsmager, så er du ikke fredselkendende.« Den slags grove beskyldninger kender vi til hudløshed, men det er bare en så grov insinuation uden dokumentationsmulighed.

Jeg kan dokumentere, at mit parti gang på gang har stillet forslag med det klare sigte at

[Arne Melchior]

forøge beskæftigelsen. Jeg kan videre dokumentere, at CD aldrig har stemt imod et forslag fra regeringen, som havde beskæftigelsesfremme til hensigt, selv når vi ikke var helt overbeviste om, at det ville bringe den nytte, som arbejdsministeren og regeringen påstod; men vi ville ikke stå i vejen for skabelse af bare 50 eller 5 arbejdspladser. Hr. Rahbæk Møller har så den frækhed at stille sig op og sige, at det kun er ham, der interesserer sig for beskæftigelsen, og ikke os andre, samtidig med at vi får at vide, at bilismen er en mindretalsbeskæftigelse. Der er nok andre ordførere, der vil beskæftige sig med det. Jeg skal bare minde om, at SF plejer at forsøge at sørge for, at mindretallene behandles ordentligt.

(Kort bemærkning).

**Rahbæk Møller (SF):**

Hr. Arne Melchior kan jeg berolige med, at SF fortsat vil bidrage til at sørge for, at mindretallene bliver behandlet ordentligt. Til hr. Gammelgaard skal jeg kun sige, at hr. Gammelgaard åbenbart ikke har hørt mit indlæg nok. Det, jeg påpegede, var, at en beskæftigelse ved en øget bilimport er så uforholdsmæssigt tung på betalingsbalancen, at vi for samme betalingsbalanceeffekt kunne opnå langt større merbeskæftigelse dels ved at gøre mere for at vedligeholde den eksisterende bilpark, dels ved at forbedre den kollektive trafik.

**Glistrup (FP):**

Med det meget kulsorte fremtidsperspektiv, som der er for arbejdsløsheds-Danmark, kan vi vist roligt sige, at enhver skattnedsættelse vil medføre bedre beskæftigelse her i landet, hvis man vel at mærke ser på skattelettelsen rent isoleret. Men der er jo bare det forbistrede ved sådan en skattnedsættelse, at den normalt også vil føre til, at der bliver et større underskud på statsfinanserne, som så enten skal finansieres ved en modstående skatteforhøjelse eller ved en forøget lånoptagelse. Når det er tilfældet, bliver nettoeffekten i langt de fleste tilfælde øget arbejdsløshed. Derfor er det sådan, at den afgørende bakterie, som må bekæmpes bag ved arbejdsløsheden, er de offentlige budgetters alt, alt for store, svulmende vækst. Derfor har det ikke megen mening som forespørgslen her at

spørge, hvordan en given skattnedsættelse vil virke på beskæftigelsen. Man bør tage med, hvilke modsvarende besparelser man kan finde frem til. Hvis man finder frem til modsvarende besparelser, er det jo sådan, at man må se, hvordan man så udnytter dem mest effektivt med de midler, der så bliver til rådighed for skattnedsættelser. Det er jo ikke nogen hemmelighed, at fremskridtspartiets holdning er, at man opnår den bedste skattnedsættelse ved at forhøje det skattefrie bundfradrag og ikke eksperimentere så meget så mange andre steder. Men ud fra denne grundlæggende analyse af, hvordan den danske samfundsøkonomi hænger sammen nu om dage, er det jo sådan, at alskens forskellige brancher, arbejdsministre og sådan nogle kommer rendende og siger: ha ha, vi kan lave et hopuspokus professor Tribini nummer, sådan at vi kan gennemføre den mere eller mindre fikse idé, der nu ligger os på sinde, på den måde, at det ikke får de skadelige statsfinansielle virkninger, som man kunne forvente. Det var det, vi hørte i arbejdsministerens redegørelse i sidste uge, den, som vi skal diskutere på torsdag, og det er det, som vi hører fra alle brancheforeninger, som kommer og fortæller os: I skal bare nedsætte afgiften lige præcis på vores område, og så vil resultatet blive, at I i virkeligheden får mere i provenu og derfor ikke får brug for en besparelse. Men det, som de pågældende overser, er, at hvis man flytter en større del af den almindelige forbrugsmulighed over til at købe varerne fra den branche, som nu får sin afgiftsnedsættelse, kan det da godt være, at lige den underpost på finanslovens § 1, som udgør den pågældende brancheafgift, kan vise en stigning, men så bliver der bare et modsvarende fald på den til rådighed stående købekraft, der så ikke kan benyttes til at købe andre afgiftsbelagte varer for.

Fra denne sammenhæng er der antagelig i det danske samfund i dag kun én eneste undtagelse, og det er lige præcis det område, som vi diskuterer her, nemlig bilbeskatningen. For dér er forholdet det, at ligegyldigt hvad man ellers flytter sit forbrug over fra, hvis man begynder at købe biler eller bruge penge på biler, så kommer man af med en så blødende og stor afgift på det niveau, som den danske bilbeskatning befinder sig på. Det gør man først og fremmest af historiske grunde, fordi den jo har sit udspring i, at det

[Glistrup]

var ækel Strandvejsluksus at køre i bil. Nu er det altså blevet noget, der kvantitativt spiller en ganske stor rolle, og når man så har de to ting samlet, får man en så høj bilbeskatning, at man, tror jeg, hvis man kunne animere folk til at købe langt, langt flere biler og bruge langt mere individuelle biler, end de gør nu, ville få en indtægtsstigning netto på skatteministerens paragraf på finansloven fra det, man overflyttede fra – hvad enten det var parfume, cigaretter eller marcipanbrød, eller hvad man ellers købte for pengene – og man ville skabe en større indtægt. Det, som hr. Rahbæk Møller og hr. Bakholt fortæller os, at det er en tung belastning for betalingsbalancen at investere inden for bilbranchen, er altså noget, som hører til i langt gladere afgiftstider end nu.

Der er næsten ikke nogen områder, man kan investere på, hvor man gavner betalingsbalancen så meget, som hvis man gør det inden for bilområdet, fordi man først og fremmest af de kroner, man har til rådighed på sit budget til individuel bilkørsel, under alle omstændigheder kommer til at bløde, hvad enten novemberforslagene gennemføres eller ej, så enormt meget til skatteministerens kasse.

Men dertil kommer så, at biltrafikken i allerhøjeste grad er blevet en nøgle i hele den danske samfundsøkonomi. Hvad enten det er større eller mindre varer, eller det er personer, der skal transporteres, så er det nu engang den måde, vi får samfundet til at fungere lettest på. Det er ved at bruge den individuelle transport, der, både hvad tid og rute angår, kan tilpasses helt præcist til det, der er behov for. Derfor må udgangspunktet i en fornuftig trafikpolitik være lige det stik modsatte af det, som hr. Rahbæk Møller læste højt heroppefra, og som gik ud på, at man skulle ind i det stive, ulykkelige system med den kollektive trafik. Vi må se at motivere folk til at komme ind i en individuel biltrafik i så vidt omfang, som vi overhovedet på nogen måde kan, både af hensyn til den menneskelige travsel og til, at samfundsøkonomien kan komme til at fungere på en fornuftig måde for såvel personer som gods.

Når hr. Rahbæk Møller tog forskud på, at det skulle være en mindretalsforeteelse at køre individuelt i bil, er det altså, fordi han regner med, at hans socialistiske program kan føre os ud i socialistiske tilstande som i

det socialistiske Polen. Der er det højst sandsynligt efter den måde, den polske økonomi fungerer på, at det er en mindretalsforeteelse at køre i bil, men hvis man skal have en trivselsskabende, velstandsskabende, fleksibelt fungerende samfundsøkonomi, er der al mulig grund til at tilskynde og understøtte den individuelle transport. Så er den kollektive transport inden for meget, meget brede områder kun en ulykkelig nødløsning, som vi i en overgangsperiode bliver nødt til at opretholde. At der over lange afstande eller ved massetransport som i storbyernes myldretider kan være en vis plads for den kollektive transport, så vi ikke helt kan undvære den, er så noget helt andet.

Men det danske folketing har jo ulykkeligtvis behandlet bilbranchen på en helt anden måde end den, som man efter nutidens forhold burde have gjort. Vi har set, hver gang vi i den nyere tid har fået en finansminister fra partiet venstre, nærmere betegnet hr. Anders Andersen, med ansvaret for skatterne, at der er indført nogle gevaldige skatter på bilbranchen, der har været ved at slå den ihjel. Vi har hver evig eneste gang, både i 1974 og i 1979, oplevet, at et bilsalg på over 120.000 om året faldt til godt 70.000. Derfor var det i allerhøjeste grad velkomment, da skatteministeren den 3. november 1981 fremsatte sit forslag om den lettelse, der da var tale om.

Nu har hr. Arne Melchior jo brugt mange ord på at påpege det uanstændige, som folketinget gjorde i den forbindelse, men hr. Arne Melchior havde ikke engang fat i det, der var det virkelig alvorlige i situationen, og det er, at skatteministeren den 3. november kommer og siger, at fra døgnets begyndelse den 4. november kan alle disponere efter, at nu har vi en lettelse, som er nok så klar. Det behandler så folketinget den 3. november og har et mægtigt flertal for. Den 4. november begynder folk at disponere både med direkte køb og salg, men skam også med henblik på udvidelse af varelagre og andre dispositioner. Det gør de i de følgende dage og får det ene signal efter det andet fra folketingets side, både under anden behandling i folketingssalen og i form af to betænkninger fra folketingets skatte- og afgiftsudvalg, der viser, som i salen, 16 stemmer mod én til at lette disse ting. Og så på grund af pensionskasser og sådan noget, som i hvert tilfælde slet ikke vedrører dette, finder man pludselig den 12.

[Glistrup]

november på – jeg tror i og for sig uden at man rigtig gjorde sig det klart, hvad man gjorde fra folketingets formands side – at bytte om på dagsordenspunkterne, så lige præcis dette punkt faldt væk.

Det kan folketinget simpelt hen ikke være bekendt, og jeg skal derfor tillade mig på fremskridtspartiets vegne at fremsætte følgende:

*Forslag om motiveret dagsorden.*

»Folketinget undskylder, at tinget narrede mange mennesker ved at bryde sit løfte om at lette bilskatterne fra og med 4. november 1981.

Tinget går derefter over til næste punkt på dagsordenen.«

#### **Formanden:**

Der er nu fremsat følgende forslag om motiveret dagsorden: (se ovenfor).

Efter overvejelse skal jeg også lade denne dagsorden indgå i forhandlingen.

(Kort bemærkning).

#### **Rahbæk Møller (SF):**

Polen kan bruges til meget, men nu må bunden vist også være nået. Hvis jeg hørte rigtigt, påstod hr. Glistrup, at hvis vi udvide de den kollektive trafik, gjorde mere for at bevare vore gamle biler og byggede flere cykelstier, så endte vi direkte i polske tilstande.

#### **Bollmann (CD):**

Som hr. Arne Melchior sagde, drejer denne debat sig ikke om sammenhængen mellem bilafgifter og andre afgifter. Den drejer sig om, at en branche, som har haft en tilbagegang på 40 pct. i salget af nyregistrerede biler gennem de sidste to år i forhold til de to foregående år, troede på, hvad folketinget havde indstillet til vedtagelse, umiddelbart før valget blev udskrevet. Ikke alene branchen, men også befolkningen troede rent faktisk på, at hvad vi her havde lovet, ville vi også holde, og befolkningen disponerede herefter. Efter CDs opfattelse var og er der stadig et ganske særligt behov for at nedsætte denne afgift, for som skatteministeren sagde den 3. november 1981, er der en positiv beskæftigelsesvirkning ved disse lempelser. Han sagde også, at det kun var derfor, regeringen kunne støtte forslagene. Endelig erkendte ministeren jo samtidig, at netop denne bran-

che var hårdt trængt. Se, det var den 3. november 1981, og jeg tror ikke, at beskæftigelsen eller økonomien i branchen er bedret siden da.

Når CD mener, at forslaget finanspolitisk i det mindste vil hvile i sig selv og i hvert fald ikke vil koste staten penge, er det selvfølgelig, fordi branchen selv har dokumenteret det, men også fordi finansministeren her på det sidste har dokumenteret det ved at komme frem med et ændret skøn over provenuet af bilafgifterne på minus 600 mill. kr. Det synes jeg er det bedste bevis på, at vores forslag udmærket både kan og bør stå alene.

Nu siger man, at CD har skiftet standpunkt i forhold til efteråret og ikke vil være med til afgiftsforhøjelser. For det første har vi endnu ikke haft lejlighed til at tage stilling hertil. Jeg har i hvert fald ikke set nogen forslag, hverken fra skatteministeren eller fra hr. Bernhard Baunsgaards parti, men det kan måske skyldes, at de begge inderst inde er enige i det, hr. Erhard Jakobsen sagde for nogen tid siden herfra, nemlig at der ikke i dag er det samme grundlag for at forhøje afgifterne, som der var i maj eller i november 1981.

Så er der hr. Bakholtz' bemærkning om trænering i udvalget. Det synes jeg er temmelig meget ved siden af. Jeg ved godt, bemærkningen ikke var rettet til CD, men jeg synes, det bør understreges, at forslagene var færdigbehandlede i udvalget. De var indstillet til vedtagelse af et flertal på 16 ud af 17 af udvalgets medlemmer, og de var på dagsordenen til endelig vedtagelse den dag, da statsministeren udskrev valg. Det var ikke CD, der forhindrede vedtagelsen. Jeg ved ikke, om det var statsministeren eller det var et andet af forligspartierne, og det er heller ikke sikkert, jeg kan få det at vide her i dag, men der er i hvert fald ingen af de fire partier, der står bag forespørgslen i dag, der kan hænges op på, at forslagene blev taget af bordet. Nu har vi jo to førstebehandlinger efter forespørgslen, og derfor skal jeg ikke gå så meget i detaljer om teknikken, men jeg vil dog erindre om, at de forslag, som dagsordenen drejer sig om, dels indeholder en nedsættelse af registreringsafgiften, dels en lempelse af frikørselsreglerne for hyrevogne, dels en forhøjelse af afskrivningsreglerne for biler. Det vil altså sige, at med et nej til det første siger man også nej til de to sidste

[Bollmann]

punkter. Jeg kunne godt tænke mig – nu ved jeg ikke, om han er til stede i øjeblikket – at høre, hvad socialdemokratiets trafikpolitiske ordfører egentlig har tænkt sig i den forbindelse. Jeg mener, han plejer at være meget venlig over for ikke mindst hyrevognsbranchen.

Man siger altså også nej til en rimelig løbende regulering af bundgrænsen for registreringsafgiften. Jeg finder, at det er en nyskabelse i afgiftsloven, som kunne modvirke det forhold, at hver gang en bil stiger 1.000 kr. i udlandet, stiger den her 3.000 kr. på gaden.

Vi har den opfattelse i CD, at der er handlet uforsvarligt over for bilfolket, både branchen, dens beskæftigede og køberne, og vi vil gøre, hvad der er muligt for at rette op på det. Og selv om vi altså er ganske overbeviste om, at der ikke bliver noget provenutab, vil vi gerne lade det komme an på en prøve.

Hvis ministeren kan dokumentere et provenutab på det nævnte beløb i løbet af f.eks. et år, er CD klar til at dække tabet ind gennem andre afgiftsforhøjelser.

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

Jeg skal naturligvis ikke blande mig i, om ministeren tør stole på det tilsagn fra CD. Jeg kommer i tanker om, hvad der skete efter den 8. april 1981, da vi indgik forlig. Da vi den 9. april offentliggør det, så hopper CD fra den 10. april, så jeg ved naturligvis ikke, hvordan ministeren vil bedømme det løfte, og det skal jeg da heller ikke tage stilling til.

Må jeg sige om forespørgselsdebatten, at jeg ikke tror, den gavner det, som CD påstår de vil opnå, nemlig en almindelig nedsættelse af registreringsafgiften for biler. Jeg har godt set, at der i dag i Børsen har været meget voldsomme overskrifter; var det ikke noget med 5.000 ansatte på vej ud af bilindustrien og noget om, at den førte bilpolitik er vanvittig? Det er først og fremmest fremsat af organisationer og importører inden for bilbranchen. Det, man påstår, ligesom CD og de konservative påstår det, er, at hvis vi nedsætter registreringsafgiften med 1.600 kr., vil der ske noget helt kolossalt. Jeg tror ikke på det. Grunden til, at jeg ikke tror på det, er, at bilsalget har meget nær forbindelse med, hvordan den økonomiske udvikling i øvrigt er.

Det er klart, at der sker en fornyelse af bilparken. Det er nødvendigt. Den fornyelse af bilparken tror jeg er i gang. I modsætning til Børsens overskrifter fra i dag vil jeg gerne henvise til nogle overskrifter fra Aarhus Stiftstidende fra 24. januar 1982, hvor der står: »Største bilsalg i 10 år«. Det sagde en af forhandlerne, Opelforhandleren i Århus. Så kunne man sige: nå ja, det er naturligvis en enkelt forhandler. Men hvis man ser efter længere omme i avisen, hvordan de øvrige bilforhandlere ser på det, vil man konstatere, at en eller anden bruger udtrykket: »Jeg tror, vi er på vej ind i et boom.« Dette er naturligvis sammenlignet med de nærmest foregående år, men alligevel. Jeg tror, der er en fornyelse af bilparken i gang. Jeg vil have lov til at nævne endnu en enkelt ting fra Aarhus Stiftstidende fra 24. januar 1982, nemlig: hvordan bedømmer man så den 1.600 kr.s almindelige, generelle nedsættelse? Herom mener bilforhandleren, at den berømte eller berygtede 1.600 kr.s nedsættelse vil folk derimod ikke vente på. Det tror jeg er situationen. Det er klart, når man køber en bil, der koster 60.000 eller 100.000 kr., at det ikke er de 1.600 kr., der er afgørende. Nu må fortalerne ikke så gerne sige: nej, men det betyder noget, når man køber en billig bil, for det var vi jo også enige om, at de billige biler havde dårligere sikkerhedsudstyr, og derfor skulle de stige, og det ville de også gøre.

Måtte jeg så om selve forholdet sige, at jeg fortsat er interesseret i, at vi på et realistisk grundlag får en almindelig drøftelse om vores bilbeskatning. Der er vist ingen grund til at skjule, som det jo også er fremgået af det citat, man kom med fra mig heroppefra for et øjeblik siden, at jeg tror, at der er noget, vi især bør interessere os for omkring taxabiler og erhvervsbiler, men det må da også være muligt at komme i gang med en almindelig debat, når dette er overstået.

Jeg må skarpt vende mig imod CDs forsøg på at lave historieforfalskning, når de siger, at der ingen sammenhæng var mellem de forskellige dele af afgiftsbuketten. Det var der, og den opfattelse havde altså tre af de fire partier. Så kan man naturligvis vælge at stole på CD og ikke på de tre andre. Så vil jeg bare minde om, at CD har før været ude og har glemt, hvad det er, de er gået med til.

[Bernhard Baunsgaard]

Når jeg har en vis fornemmelse af, hvis vi kan få dette overstået med denne påstand fra CDs side, at vi må have en vis mulighed for at komme igennem med vores bilbeskatning og få en ændring i registreringsafgiften, må jeg så minde om, at SF har været fremme med forslag. Det, som SF især kredsede om, var et forslag om nedsættelse af skatten på benzinøkonomiske biler. Det var ikke godt udformet, men det kunne vi måske finde frem til.

Personlig lægger jeg meget stærk vægt på, at vi får en indeksering gennemført af bilskatterne. Men jeg må sige, at når man kører det op på den måde, som CD gør, at man vil prøve på at fastholde regeringen på, at det er et løftebrud, når forholdet er lige det omvendte, at dette var led i en stor pakke og det er CD, der ikke ønsker at gennemføre pakken nu, ja, så vil jeg ikke være med til sådan noget, og derfor kan jeg ikke anbefale, at man stemmer for CDs dagsorden. Efter denne stemmeforklaring bygger den på historieforfalskning, og det vil jeg ikke være med til.

Lad os nu få denne debat overstået, lad os også få overstået de to næste lovforslag, og lad os så i skatteudvalget gå i gang med at se, om vi dog ikke kan finde frem til en rimeligere beskatning, samtidig med at vi ikke optræder så uansvarligt, at vi bare tager afgiftsnedsættelser og ikke vil tage afgiftsforhøjelser. Jeg vil ikke være med til en sådan uansvarlig politik, når vi står over for disse økonomisk meget svære tider, slet ikke når folk alligevel køber de biler, der er nødvendige til en udskiftning af de allerældste og mest opslidte.

(Kort bemærkning).

**Bollmann (CD):**

Nu talte hr. Bernhard Baunsgaard jo meget om sammenhængen mellem bilafgifter og de øvrige afgifter. Jeg kunne da godt tænke mig at spørge hr. Bernhard Baunsgaard i forbindelse med det forslag, han kom med her til sidst: vil det også være betinget af, at man forhøjer punktafgifterne på andre områder?

(Kort bemærkning).

**Gammelgaard (KF):**

På baggrund af hr. Bernhard Baunsgaards indlæg føler jeg mig foranlediget til at spørge den radikale ordfører, om han stadig er af den opfattelse, han havde den 3. november 1981, da han fra denne talerstol sagde, at man må indrømme, at den kollektive trafik ikke kan dække ethvert samfærdselsbehov, og derfor er man nødt til at se på bilafgitternes højde, specielt i en tid, hvor vi forsøger at holde igen med lønningerne, og videre udtalte – Folketingstidende 1981–82, 1. samling, sp. 1641:

»Der har også været en efter vor opfattelse ganske uønsket følge af de høje afgifter, nemlig den, at visse billige biler, der er fremstillet i lande med en speciel økonomi, hvor prisen ikke skal have så forfærdelig meget at gøre med fremstillingsomkostningerne, og som teknisk ikke er særlig avancerede, gaves af vort hidtidige afgiftssystem. Vi må have sikrere og dermed dyrere biler frem.«

Er det stadig hr. Bernhard Baunsgaards opfattelse?

(Kort bemærkning).

**Bernhard Baunsgaard (RV):**

Til CD, der spurgte om det, som jeg allerede havde sagt, kan jeg jo kun sige ja. Jeg sagde udtrykkeligt, det var nødvendigt, når vi letter disse afgifter, at vi så også får de andre gennemført.

Jeg sagde også udtrykkeligt, hr. Gammelgaard – som øjensynlig ikke hører efter hele tiden, men så giver det jo også bedre grundlag for en diskussion, selv om den naturligvis ikke giver udbytte for andre – at der var et hensyn at tage til erhvervet, til erhvervsbilen. Der burde også være noget at se på med hensyn til benzinøkonomiske biler.

Jeg kan godt føje til, at jeg ikke synes, folkettinget kan være bekendt fortsat i denne lov om beskatning af biler at have en regel om, at sikkerhedsudstyr skal fritages for afgift. Men jeg behøver måske – kan jeg se, da hr. Gammelgaard rejser sig – at gentage: dette bør ikke gennemføres isoleret i betragtning af den alvorlige økonomiske situation. Vi bør indeksere bilskatterne, samtidig med at vi indekserer giftskatterne. Vil man være med til det, tror jeg, at både regeringen og i hvert fald det radikale venstre er til at få i tale.

**Wilhelm (VS):**



[Wilhelm]

De forslag, som forespørgerne ønsker at anbefale at få gennemført her, havde vi jo lejlighed til at tale imod i november 1981. Vi har ikke set nogen grund til at ændre vores opfattelse. Vi er glade for, at det er der andre der har gjort.

#### Arne Bjerregaard (KrF):

Jeg er nødt til at sige, at der kan vel næppe opstilles et korrekt og samtidig klart svar på den stillede forespørgsel. Det har jeg heller ikke fornemmet at ministeren har givet. Under bestemte forudsætninger erkender jeg at svaret kan blive et ja, under andre forudsætninger kan svaret blive et nej. Men da forudsætningerne for beregningerne ikke er kendte størrelser, må jeg med ministeren og andre erkende, at enhver beregning er ganske umulig.

Endvidere må jeg erkende, at der er så mange faktorer, som er bestemmende for, om en øget eller lempet bilbeskatning ud fra en nationaløkonomisk betragtning vil være at foretrække, at enhver forudsigtelse om dette og hint vil være i strid med almindelig saglighed. Derfor anser jeg egentlig diskussionen for ganske værdiløs, fordi den kun kan føres på udokumenterede påstande.

Derfor skal jeg på kristeligt folkepartis vegne afholde mig fra diskussionen om det betimelige i det ene eller i det andet, men kun meddele, at kristeligt folkeparti – derfor er vi også med i dette – gerne ser en nedsættelse, fordi vi derved får et erfaringsmateriale, når vi skal tage stilling til punktskat i almindelighed og punktskat i særdeleshed, som kun har fiskal målsætning. Får vi sådan et erfaringsmateriale, kan der måske i fremtiden være et bedre grundlag for en diskussion om det end det grundlag, der er i øjeblikket. Derfor vil vi anbefale ministeren at forsøge en nedsættelse også ud over det, som var aftalt før valget. Vedrørende forlig eller ikkeforlig skal jeg ikke gå ind i en diskussion om, hvorvidt det var en helhed eller ej, for siger jeg det ene, bliver jeg uvenner med den ene, og siger jeg det andet, bliver jeg uvenner med den anden.

Men nu har vi dette forslag på bordet, og dér mener jeg, at hvis ministeren vil være med til en nedsættelse også ud over det, som vi aftalte før valget, så vil vi i kristeligt folkeparti gerne være med til et økonomisk sik-

kerhedsnet ved straks at gå med til en forhøjelse af giftskatterne svarende til det mistede provenu ved en beregning både på dette område og på bilområdet med uændret forbrug som forudsætning. Det skal være vort tilbud til ministeren, fordi vi gerne ser, at vi får den nedsættelse. Jeg tror nok, at vi alle måske er kommet lidt kluntet ud af dette her og ødelægger mulighederne i stedet for at forbedre dem for at få den nedsættelse, som vi alle sammen alligevel ønsker.

#### Tommy Dinesen (SF):

Jeg synes, det fra de borgerliges side er en fantastisk afslutning på en debat. Man har lige diskuteret fru Lilli Gyldenkildes forslag om bedre forhold for førtidspensionisterne, og da stillede I op alle sammen og sagde, at det var der ikke råd til. Og hvad nu? Nu har man altså råd til at spare staten for afgifter på 160 mill. kr. Det synes jeg er for dårligt. Der bliver jo talt noget om arbejdspladser. Nu er det sådan, at man lige har fået den kollektive trafik op at stå ude i amterne. Jeg har selv været bestyrelsesmedlem i et af trafikelskaberne, og dér har man altså også fået nogle – jeg vil skyde på godt og vel 7.000 – arbejdspladser op at stå. Det skal også fastholdes med det, der bliver sagt her med hensyn til arbejdspladser, for jeg tror altså ikke på, at der er mange, der kommer i arbejde, fordi man sparer 1.500 kr. på en bil i 100.000 kr.s klassen. Det tror jeg heller ikke der er ret mange andre der tror på.

#### Erhard Jakobsen (CD):

Det har et par gange i dag været antydnet, at denne debat sådan set var spildt, at den kunne vi godt have undværet. Jeg vil gerne sige, at jeg mener lige tvært imod. Jeg tillader mig at anlægge en historisk betragtning.

Vi starter helt tilbage med den politiker, der lidt efter århundredskiftet advarede imod bilen overhovedet og sagde noget i retning af, at hvis det djævelskab skulle ind i landet, skulle det i hvert fald være en betingelse, at der gik en mand med et flag, et rødt flag formentlig, foran hvert køretøj og advarede folk og fæ imod de farer, der truede dem. Vi skulle altså ikke have det djævelskab ind i landet, det var meningen. Videre er udviklingen gået, hen over mange, mange års misundelseskampagne: hvad pokker, det rige svin,

[Ethard Jakobsen]

hvad skal han køre i bil for? Og så videre over, skal vi sige malkekoperioden, hvor man havde opdaget, at her var et sted, hvor man roligt kunne forhøje og forhøje og forhøje, for den gav bonus hver gang, og så frem til den situation, hvor vi er nu, og hvor det for første gang i mange år eller for første gang overhovedet i den tid, jeg har været herinde, og det er jo nogle år, har været muligt virkelig at få råbt så højt, at der bliver hørt efter, at nu er den altså gal på dette område. Nu skal der altså gøres noget. Nu vel, lige i dag kommer vi ikke igennem, men der er ikke tvivl om, der nu er sat kræfter i gang, som vil virke videre. Der er ikke tvivl om, at den gammeldags holdning til bilisme, som det hedder, og dette forsøg på at stille det op imod den kollektive trafik, der på sit område er præcis lige så nødvendig, om kort tid vil være passé. Man vil få en fornuftig debat om, at Danmark simpelt hen ikke med sit EF-medlemskab bag sig kan være bekendt at indtage den plads, vi indtager nu, der er helt forskellig fra andre landes, hvor oven i købet velstanden er mindre end her. Jeg tror, at denne debat har været med til at bane vej for det.

Og så én ting til, og det var det, hr. Arne Melchior et par gange med rette gjorde opmærksom på. Vi skal ikke slide for meget på folketingets renommé, og det er altså ikke pynteligt, at vi giver vide kredse i befolkningen en fornemmelse af, at her er der noget, alle er enige om. Så kommer der et valg af helt andre grunde i og for sig, som hr. Glistrup sagde, og så pludselig kan de mennesker ikke mere tro på, hvad så mange sagde før det tidspunkt. Det er ikke pynteligt, og det bør i hvert fald ikke gå stille af. Der bør i hvert fald være en debat, hvor, som hr. Arne Melchior også sagde, de forskellige partier sandelig skal have lov til at vise, hvor de står i deres syn på, om man kan behandle vælgerne sådan.

#### Ministeren for skatter og afgifter (Lykkesoft):

Jeg skal ikke gøre mange bemærkninger. Jeg ser ingen grund til at genoplive en debat, som vi har haft nogle gange i min korte tid som skatteminister, og hvor man jo godt kan bruge folketingets tid på at vende og dreje hinandens argumenter og udlægge dem, så de nu ser bedst ud i éns egen opfattelse.

Jeg tror ikke, bilbranchen er vældig godt tjent hverken i sine kortsigtede eller langsigtede interesser med de forsøg på at genere regeringen, som er gjort med denne forespørgsel. Det er ikke sikkert, det fremmer noget, men nogle partier har jo så fået lejlighed til for, jeg ved ikke hvilken gang at tilkendegive deres principielle synspunkter.

Der er to ting og kun to ting, jeg vil anføre. Den ene er, at det er jo allerede af de grunde, hr. Bernhard Baunsgaard nævnte, mindre attraktivt at tage imod CDs tilbud om, at man godt vil dække et tab, hvis det kan dokumenteres, men der er også én grund til, til at tilbuddet ikke er meget værd. Nationaløkonomiske størrelser kan ikke puttes ned i et reagensglas, isoleres og efterprøves, og der kan ikke bagefter opgøres nogen regning af denne karakter på et forslag som det, der diskuteres her.

Det samme kan jo i og for sig siges til hr. Arne Bjerregaards i og for sig interessante betragtninger om, at det kunne være godt med et erfaringsmateriale. Vi får aldrig et entydigt erfaringsmateriale, uanset hvad vi gør, så jeg synes ikke, vi skal foretage os noget udelukkende for at prøve at lege lidt med, hvordan afgifter virker. Vi vil ikke være i stand til at få et endegyldigt svar.

Jeg skal kun gentage, at sammenhængen, som den så ud for regeringen i november, og som den ser ud nu, er uændret. Der kan bestemte være fornuftige ting i de forslag, der bliver diskuteret senere på dagsordenen, men de bør i hvert fald ikke efter vor opfattelse gennemføres isoleret. Der kan være detaljer i nogle af forslagene, som man kan tage ud til særskilt behandling. Hyrevognsfolkets frikørselsregler har været nævnt, elbiler kan nævnes. Det vender vi tilbage til senere på dagsordenen.

#### Arne Melchior (CD):

Hr. Glistrup og andre har gjort opmærksom på, at der ikke er nogen risiko for valutaforbruget ved en større bilimport. Eftersom man betaler  $\frac{2}{3}$  af en bils pris til statskassen og dette beløb er større end den del, der går i statskassen af et øget gennemsnitsforbrug, så vil der altså i kølvandet på dette valutaforbrug blive en større valutabesparelse. Man kan jo nu engang ikke bruge de samme penge to gange.

[Arne Melchior]

Så vil jeg gerne sige et par ord om sammenhængen. Jeg fastholder min opfattelse og mener tidligere ved citater og ved skildring af hændelsesforløbet i november 1981 at have påvist, at der var tale om samtidighed, men ikke om sammenhæng. Hvis ministeren og andre vil fastholde, at der var tale om sammenhæng, hvorfor fremgår det så intetsteds i de forhandlinger, der blev ført her i salen den 3. og den 10. november 1981, at man dengang havde den opfattelse? Det havde man ikke dengang, derfor sagde man det ikke, og det er en kunstig konstruktion at komme til det bagefter.

Når vi så er ved det historiske, skal jeg helt lade hr. Bernhard Baunsgaards perfide, to gange fremsatte erindringer om den 8. og 10. april ligge, for det hændelsesforløb har vi diskuteret her i salen meget nøje tidligere. Hr. Bernhard Baunsgaard ved udmærket, at hvis jeg skulle besvare hans angreb langt, langt under værdighed, ville jeg skulle bruge al min taletid til det.

Men jeg vil dog holde mig til det historiske, der har med denne sag her at gøre. Skatteministeren siger, at han kan huske, at det ikke var CD, der bragte bilbeskatningsforholdene ind i debatten. O.k., det lægger jeg til grund. Det var måske skatteministeren selv og hans parti, som i oktober-november ønskede denne lempelse af bilbeskatningen på de to felter, der er tale om. Ja men hvorfor så ikke nu, hvor han kan få sit ønske opfyldt – når ministeren ikke med ét ord har kunnet dokumentere over for denne sal, at nogen forudsætning er ændret siden november måned – skaffe sig ønsket opfyldt, når man selv har næret det så inderligt og nu bare ved at rejse sig op kan få det opfyldt? Jeg håber, det vil ske. Jeg tror selvfølgelig ikke et sekund på det.

Lad mig slutte med at sige, at jeg to gange har lagt mærke til, at skatte- og afgiftsministeren er så fantastisk bitter på CD, og det er jeg ked af. Jeg møder ikke, og mit parti møder ikke skatte- og afgiftsministeren med noget, der ligner denne bitterhed. Vi betragter skatte- og afgiftsministeren som sagligt overordentlig velfunderet. Det behøver jo ikke at betyde, at vi er enige, hverken i ideologier eller i en opfattelse af de tekniske ting, men jeg vil gerne opfordre til, at der kan diskuteres uden dette med historieforfalskning og at være uhæderlig og uforskammet og alt det

dér. Men til hr. Bernhard Baunsgaard skal jeg gerne indrømme, at jeg er helt tilfreds med, at jeg her har givet tilbage med samme mønt. Denne sag handler om andet end biler. Bilerne er i denne forbindelse i virkeligheden, da det jo desværre kun drejer sig om småbeløb, en mindre del af debatten, selv om det er debattens egentlige tema. Det afgørende er den tillid, der kan næres i befolkningen til, hvad partierne siger i en folketingsdebat, under en valgkamp, hvor dette emne gang på gang blev nævnt. Jeg har forsøgt at finde – nu er det jo svært at finde noget, der ikke eksisterer, men jeg kan ikke påstå, at det ikke findes et sted, og jeg har sat biblioteker på sporet – socialdemokratiske udtalelser under valgkampen, der sagde, at man ikke skulle være sikker på, at denne bilbeskatning kom til lempelse, således som man havde stemt for det forud.

Altså to debatter herinde og en lang valgkamps politiske holmgange må have fået alle mennesker i dette land til at tro, at dette ville blive ført ud i livet, og så gør man det ikke. Det har en kedelig bismag, og det vil tage os nogen tid og en del foranstaltninger at genoprette det, og det er grunden til, at forespørgslen er stillet, og ikke det, at vi endnu en gang kommer frem med vore principielle synspunkter. Vi talte tidligere her i dag om en enhedsfagbevægelse, som arbejdsministeren kaldte det, en monopolfagbevægelse, som andre kaldte det. Der er altså andre end regeringspartiet, som har lov til at fremsætte deres principielle standpunkter. Mikrofoner og spalter står jo meget fint til rådighed, som de også skal, for regeringens medlemmer og deres parti. Hvorfor skal vi andre så hånes, når vi gerne ønsker at fremhæve, at dette er principielt vigtigt, ikke så meget for bilismens eller bilisternes eller bilbranchens skyld, men for det politiske livs skyld?

(Kort bemærkning).

**Arne Bjerregaard (KrF):**

Jeg er ked af denne debat, fordi den ødelægger mere, end den gavner, og fordi man prøver at fremføre påstande fra tidligere forlig, som jeg mener vi skulle afholde os fra at fremsætte påstande om.

Jeg må sige, jeg stadig væk mener, at en nedsættelse af bilafgiften vil være betimelig, og jeg erkender, at vi gerne vil være med til

[Arne Bjerregaard]

at få den gennemført, bl. a. ved at tage de giftskatter op, som vi var enige om før valget. Men når hr. Arne Melchior nu for tredje gang, vistnok, prøver at påstå, at dette ikke var i sammenhæng med et afgiftsmæssigt forlig, er jeg nødt til at sige, at for mig var det ganske klart, at det var led i et afgiftsforlig. Det stod på samme papir, og da vi fik det ind med reguleringer osv., søgte vi at kompensere for provenutabet eller provenuskønnet ved at forhøje på andre områder. Sådan står det for mig, og kun sådan vil jeg vedkende mig det, og det vil jeg ikke være bleg for at indrømme her.

(Kort bemærkning).

**Bernhard Baunsgaard (RV):**

Om dette med sammenhæng behøver jeg vistnok efter hr. Arne Bjerregaards ord ikke at sige noget.

Men så skal jeg vende tilbage til hr. Arne Melchior, der mener, at jeg er perfid, fordi jeg gør opmærksom på, at CD ikke var til at stole på. Det var de ikke, når de den 8. april indgår et forlig uden forbehold og den 10. april, da de har set reaktionen, frafalder det. Så kan man ikke stole på dem, og så tror jeg heller ikke, at man skal stole på, at de siger, at de om et år vil kigge på det, rent bortset fra at man naturligvis ikke kan vente på det; men det er ikke perfidit at gøre opmærksom på historiske kendsgerninger.

(Kort bemærkning).

**Arne Melchior (CD):**

Må jeg gøre opmærksom på, at jeg betragter hr. Bernhard Baunsgaards nu for tredje gang fremsatte beskyldning som usand, og jeg har jo ikke mulighed for – og slet ikke nu, når formanden siger, vi skal tale om dagens emne – at redegøre for tingenes forløb. De har intet med bilbeskatningen at gøre. Men jeg vil dog gøre opmærksom på, at ugen efter den 8. og 10. april indgik hr. Bernhard Baunsgaard og hans parti i forhandlinger om et forlig med CD om finanslov 82, som blev ført i en perfekt fin, tillidsfuld ånd og sluttede med et forlig indgået den 22. maj. Så megen tillid havde altså hr. Bernhard Baunsgaard og hans parti til mit parti i dagene efter og i måneden efter det

forligsbrud i april, som han nu beskylder os for.

(Kort bemærkning).

**Bernhard Baunsgaard (RV):**

Den første forudsætning for at være en god lærer er, at man er uendelig tålmodig. Det var jeg med hr. Arne Melchior dengang, men min tålmodighed er brugt op, i hvert fald for tiden, når det gælder aftaler med CD.

(Kort bemærkning).

**Arne Melchior (CD):**

Jeg ved godt, at hr. Bernhard Baunsgaard har været lærer. Jeg tvivler på, at han er valgt ind her for at belære nogen. Personligt skal jeg erkende, at jeg har meget, jeg burde lære, mere end jeg kan overkomme, men jeg vil i høj grad betvivle, at hr. Bernhard Baunsgaard har evnen til at belære mig.

**Bakholt (S):**

Jeg skal for en ordens skyld sige, at vi kan ikke stemme for den motiverede dagsorden, som er stillet af hr. Glistrup. Vi mener ikke, at vi har narret nogen, og af den grund har vi heller ikke noget at undskylde.

Vi er af den samme opfattelse som de to andre forligspartier: at der var en sammenhæng i disse ting. Nu fremstår det som enkeltforslag, og derfor kan vi ikke støtte det, og vi stemmer altså imod den dagsorden, som hr. Glistrup har stillet.

**Gammelgaard (KF):**

Vi har endnu ikke fået nogen forklaring fra ministeren for skatter og afgifter på, hvorfor ministeren har skiftet standpunkt med hensyn til virkningerne af en lempelse vedrørende bilbeskatningen.

Den 3. november sagde skatte- og afgiftsministeren her fra denne talerstol, at en lempelse af bilbeskatningen ville være en fornuftig, acceptabel ændring, der ville give en positiv beskæftigelsesvirkning, og den ville i øvrigt være nødvendig, fordi autobranchen er ramt særlig hårdt, og tidspunktet er netop nu til stede, når vi hører, hvordan forholdene er i autobranchen. Det har ikke noget at gøre med diskussionen vedrørende en afgiftspakke eller ej, det har noget at gøre med objektivt

[Gammelgaard]

set, hvorledes man stiller sig til virkningerne af en lempelse af registreringsafgiften og en forhøjelse af afskrivningsgrænsen vedrørende personbiler til erhvervmæssig brug.

Hvorfor har ministeren skiftet standpunkt? Er den beskæftigelsesmæssige situation blevet bedre, er den samfundsøkonomiske situation blevet bedre, er situationen for statskassen blevet bedre, eller er den trafikikkerhedsmæssige situation blevet bedre siden da? Det har vi andre i hvert fald ikke lagt mærke til. Ministeren har heller ikke givet noget argument for overhovedet, hvorfor vi har de høje bilskatter her i landet. Der findes mig bekendt ikke noget argument af beskæftigelsesmæssig eller anden art for de rekordhøje danske bilskatter.

Den socialdemokratiske ordfører talte om, at man var interesseret i arbejdspladser. Ja men så var det dog på tide, at man begyndte at føre en anden bilbeskatningspolitik end den, der i løbet af to år alene inden for denne branche isoleret set medfører en forøgelse af arbejdsløsheden med 15.000.

Videre talte den socialdemokratiske ordfører om, at vi skulle have træneret udvalgsarbejdet i november måned. Nej, det, der jo var tale om, var, at den socialdemokratiske regering og dens daværende forligspartier ville jasje nogle afgiftsforhøjelseslove igennem folketinget i løbet af særdeles kort tid.

Hr. Rahbæk Møllers udtalelse om, at bilismen er en mindretalsbeskæftigelse, skal have lov til at stå for sig selv.

**Ivar Hansen (V):**

Jeg er enig med hr. Erhard Jakobsen i, at denne langvarige debat – og hele handlingsforløbet i denne sag – ikke er pyntelig for folketinget. Jeg ser i den forbindelse væk fra den storvask eller klatvask – hvilket udtryk man nu vil bruge – som de tidligere forligspartier har med hinanden i denne forbindelse. Det er klart, at det, bilbranchen i høj grad har brug for, er, at der bliver skabt politisk ro om den fremtidige beskatning, i særdeleshed hvad angår registreringsafgiften. Da man har haft en berettiget forventning om en nedsettelse af bilbeskatningen, med det flertal, der var og i realiteten er i folketinget herfor, mener jeg, det var en rimelig udgang, at regeringspartiet valgte at indtage en noget anden attitude i denne sag og prøvede at se

væk fra og sætte sig ud over denne lidt småfornærmede eller småsure indstilling, man har, hvor skatteministeren søger at dække sig ind under, at der var en sammenhæng i afgiftsbuketten fra efteråret.

Jeg har sagt i mit indlæg, at jeg ikke har kunnet se, at der overhovedet var en sådan sammenhæng til stede. Jeg har sagt, at det blev klart dokumenteret, at de øvrige afgiftsforslag havde en række negative virkninger, først og fremmest på beskæftigelsen, hvori mod det forslag, vi her debatterer igen i form af en førespørgselsdebat, som det også er erkendt af skatteministeren, bl.a. ville have den virkning, at salget af biler formentlig ville stige i hvert fald noget, at det ville give et øget provenu til statskassen, og at det ville forøge beskæftigelsen i bilbranchen med dertil hørende virksomheder. Derfor beklager jeg meget, om udgangen på denne debat bliver, at denne sag fortsat vil være uafklaret.

**Ministeren for skatter og afgifter (Lykkesoft):**

Det er egentlig kun ordvekslingen mellem hr. Arne Melchior, hr. Bernhard Baunsgaard og hr. Arne Bjerregaard, der bringer mig herop igen. Hr. Arne Melchior har meget at lære, blev der sagt; det er jeg enig i. Først synes jeg, hr. Arne Melchior skulle lære at skaffe sig et overblik over, hvad der er sket under de forhandlinger, som hans parti, men ikke han selv har deltaget i. Det ville nemlig forhindre ham i igen ved en senere lejlighed at komme til at give en forkert fremstilling af, hvad der er sket.

Dernæst vil jeg sige, at jeg ikke er bitter på hr. Arne Melchior eller hans parti, men at jeg på baggrund af de erfaringer, jeg har gjort i min korte tid i dansk politik, er kommet til den sikre opfattelse, at CD er et parti, der altid med korte mellemrum vil løbe efter fede sager, et parti, der vil rive tingene ud af deres sammenhæng, et parti, der ikke kan stå ved aftaler, og som man derfor ikke kan fastholde et frugtbart politisk samarbejde med, og hr. Arne Melchior har sin meget betydelige andel i, at dette billede er blevet dannet på min nethinde.

(Kort bemærkning).

**Erhard Jakobsen (CD):**

Med dyb rørelse og bevægelse hørte jeg ministerens udtalelse her – som måske kan

[Erhard Jakobsen]

vise sig engang at blive hans politiske testamente – hvad CD angår. Det kan ikke gøre stærkt indtryk på nogen af os, al den stund vi må betænke, at det her i landet, sådan som vi nu har det, ikke er regeringens, men alene vælgerens bedømmelse af andre politiske partier, der spiller en rolle, og det ser altså ud til, at vælgerne har betydelig mere tillid til CD, end visse folk i socialdemokratiet har.

Men hvis skatteministeren ville grave tilbage i den tid, der lå forud for hans ministerperiode, ville han måske indse, at den eneste grund til, at den regering kunne blive siddende, var, at CD var med til at tage øretæverne i en hel masse tilfælde, hvor det bestemt ikke var vores kop te, men hvor vi for landets skyld og for at få en fornuftig ordening stemte solidarisk – eller solarisk, som det hedder i moderne sprog – for alle disse ting. Det skulle ministeren for skatter og afgifter gøre sig bekendt med, inden han begyndte at drage langsigtede erfaringer frem og at bryde et samarbejde med et parti. Sæt, at han en dag fik brug for det parti igen!

(Kort bemærkning).

**Gammelgaard (KF):**

Jeg skal endnu en gang tillade mig at spørge ministeren for skatter og afgifter, hvorfor han har skiftet standpunkt med hensyn til en nedsættelse af bilafgiften. Hvorledes kan det være, at ministeren nu ganske enkelt mener, at man vil få en negativ beskæftigelsesmæssig konsekvens, en negativ konsekvens for statskassen og en negativ konsekvens for betalingsbalancen, når han mente det modsatte for tre måneder siden?

(Kort bemærkning).

**Arne Melchior (CD):**

Nu har der jo været megen tale om historieskrivning her i eftermiddag, og jeg skal derfor til ministeren for skatter og afgifter sige, at hans og mit parti, inden han blev medlem af dette folketing, og inden han blev minister, men også i den tid, han har været her, siden december 1973 i fællesskab har gennemført ca. 25 aftaler, der kan kaldes forlig, så i hvert fald indtil den nuværende skatte- og afgiftsminister kom ind i billedet, lykkedes det åbenbart at bevare tilliden.

Jeg kan også bevise, at statsministeren, den daværende og nuværende statsminister, gentagne gange både fra denne talerstol og i de valgkampe, der har været i radio og på møder, har givet udtryk for glæde over og tilfredshed med samarbejdet med CD. Når det altså har kunnet lade sig gøre i så mange tilfælde over så mange år og med den karaktergivning fra regeringschefens side, burde skatte- og afgiftsministeren alligevel overveje, om det ikke er ham, der har været med til at skabe en eventuel kurre på tråden.

Hermed sluttede forhandlingen.

### *Afstemning*

Forslaget om motiveret dagsorden af Arne Melchior (CD) (se foran)  
forkastedes, idet 62 stemte for, 72 imod.

Forslag om motiveret dagsorden af Glistrup (FP) (se foran)  
forkastedes, idet 10 stemte for, 123 imod; 1 stemte hverken for eller imod.

Hermed sluttede forespørgslen.

Den næste sag på dagsordenen var:

### **9) Første behandling af:**

Forslag til lov om ændring af afskrivningsloven. (Personbiler m.v.).

[Af Bollmann (CD) m.fl.]

(Lovforslag nr. L 37. Fremsat 20/1 82.)

Lovforslaget sættes til forhandling.

### *Forhandling*

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

Jeg føler faktisk ingen anledning til at komme med noget indlæg. Af den diskussion, vi har haft under forespørgselsdebatten, vil det fremgå, at regeringen ikke isoleret kan tiltræde vedtagelse af dette forslag.

**Bakholt (S):**

Jeg skal ikke knytte mange bemærkninger til dette forslag efter den lange debat, vi har haft om bilafgifterne. Jeg kan kun sige, at vi i socialdemokratiet ikke kan støtte forslaget,