

**[Industriministeren]**

somheden på Portugal som investeringsland. I USA gennemførtes i 1987-88 med anvendelse af et konsulentfirma et fremstød over for automobil- og elektronikindustrien. I øvrigt organiseres symposier og seminarer m.m. Det portugisiske Institut for Udenrigshandels ca. 40 repræsentationer i udlandet – som varetager eksportfremmeopgaver – formidler informationsarbejdet i udlandet. Investeringsfremmeopgaverne ventes i nær fremtid overført til Institut for Udenrigshandel.

Helt eller delvis udenlandsk ejede virksomheder, der etablerer sig i Portugal, har ligesom portugisiske virksomheder adgang til skattemæssige fordele i forbindelse med kapitalinvesteringer og tilskud, der sigter imod fremme af investeringer i tilbagestående områder, i industriudvikling, energi- og telekommunikation, landbrug og turisme.

**Grækenland.**

Fremme af udenlandske investeringer i Grækenland varetages af det græske økonomiministerium og er hidtil sket i forbindelse med delegationsrejser til Storbritannien, Forbundsrepublikken og Frankrig samt USA og Japan med deltagelse af repræsentanter for landets to investeringsbanker, erhvervsorganisationer og virksomheder. Økonomiministeriet arrangerer eller står som sponsor for symposier, hvortil inviteres udenlandske potentielle investorer. Der foreligger ikke oplysninger om, hvor store beløb der anvendes til formålet.

Desuden har den statsejede investeringsbank Hellenic Development Bank igennem nogle år haft kontorer i London, New York og Tokyo bl.a. med henblik på at skabe interesse for investeringer i Grækenland.

Ifølge græsk lovgivning om investeringer med henblik på økonomisk og regional udvikling kan der ydes investeringstilskud i forbindelse med virksomhedsetablering. Tilskuddene varierer mellem 10 pct. og 50 pct. af den samlede investering under hensyn til investeringens regionale placering.«

Den næste sag på dagsordenen var:

**2) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 61:**

*Forslag til folketingsbeslutning om nedsættelse af registreringsafgift af motorkøretøjer.*

Af Bollmann (CD) m.fl.  
(FremSAT 14/2 89).

Forslaget sattes til forhandling.

**Forhandling****Skatteministeren (Fogh Rasmussen):**

Forslagsstillerne har som begrundelse for beslutningsforslaget henvist til, at salget af biler i 1988 kun udgjorde 112.000 køretøjer mod 214.000 i 1986.

Jeg vil gerne indlede med at sige, at der jo kan være flere grunde til, at forbrugerne i nogle år er tilbageholdende med at købe nye biler. Efter et par år med relativt lille bilsalg udskiftes flere gamle biler end normalt, nyvognssalget stiger dermed væsentligt, og det medfører normalt også en stigning i salget af brugte biler. Derfor går det op og ned. Erfaringen har vist, at bilsalget er meget konjunkturfølsomt.

Forskellige analyser har påvist, at der er en meget tæt sammenhæng mellem udviklingen i bilbestanden og befolkningens samlede realforbrug. Analyserne peger i retning af, at når det reale forbrug stiger med 1 pct., stiger bilbestanden erfaringsmæssigt også med ca. 1 pct. eller ca. 15.000 køretøjer, og hertil kommer nyvognssalget på normalt ca. 100.000 køretøjer om året til erstatning for ophuggede køretøjer.

Det er derfor vigtigt at slå fast, at der ikke er noget som helst nyt i, at bilsalget svinger fra år til år.

Det er også vigtigt at slå fast, at disse svingninger skyldes andre faktorer end registreringsafgiften. Jeg er sikker på, at disse svingninger i bilsalget ville finde sted, uanset om registreringsafgiften eventuelt lå på et lavere niveau, end den gør, for det er andre faktorer end registreringsafgiften, der påvirker udsvingene i bilsalget.

I 1980 og 1981 faldt salget af biler også til næsten halvdelen af, hvad det havde været i årene forud, og det affødte en lignende diskussion her i Tinget. Det blev også dengang fremført, at årsagen til nedgangen i salget ikke havde meget med registreringsafgiften at gøre. Jeg kan da nævne, at salget af lastbiler, hvoraf der jo ikke betales registreringsafgift, også var faldet væsentligt. Det samme var tilfældet i 1988. Det er altså et tegn på, at det væsentligt er andre ting end registreringsafgiften, der påvirker disse udsving i bilsalget.

**[Skatteministeren]**

Jeg vil også gerne fremføre, at denne fortsatte diskussion om en eventuel nedsættelse af registreringsafgiften helt sikkert ikke er i bilbranchens interesse. Denne konstante diskussion og usikkerhed bidrager til at hæmme bilsalget. Jeg har mødt mange folk fra bilbranchen, som faktisk er noget beklemte ved diskussionen om eventuelle sænkninger af registreringsafgiften, for den medvirker kun til at forværre situationen med udsving i salget. Ustabil salgsrytme er et klart resultat af denne diskussion om registreringsafgiften.

I forskellige sammenhænge har det det sidste år eller to fejlagtigt været fremført i pressen, at regeringen overvejede eller ville være nødsaget til at nedsætte registreringsafgiften inden for en nærmere fremtid. Jeg vil gerne klart afvise disse forlydender. Regeringen har ikke sådanne planer, og regeringen får ikke sådanne planer, og der er heller ikke noget, der tvinger Danmark til at få sådanne planer.

Jeg vil gerne understrege, at registreringsafgiften ikke er en af de afgifter, som er inde i billedet i forbindelse med etableringen af EF's indre marked. Det er en af de misforståelser, vi ofte støder på, at mange er af den opfattelse, at i EF-Kommissionens forslag om afgiftstilnærmelser ligger også en tilnærmelse af bilafgifterne. Det er ikke tilfældet, det siger sig selv, for registreringsafgiften er netop en af de afgifter, som ikke påvirker grænsehandelen, og derfor er den ikke omfattet af Kommissionens forslag, hvad forslagsstillerne også selv er opmærksom på og anfører i bemærkningerne til beslutningsforslaget. Jeg vil gerne ligesom forslagsstillerne understrege denne meget vigtige oplysning, at der altså ikke i sammenhæng med overvejelserne om tilpasninger af afgiftssystemerne til EF's indre marked er noget som helst, der peger i retning af, at det også skulle blive nødvendigt at sænke registreringsafgiften.

Jeg vil gerne sige, at jeg tilslutter mig forslagsstillerne betragtninger om, at bilen er et nyttigt arbejdsredskab og en helt nødvendig ting for langt størstedelen af befolkningen. Det er jeg fuldstændig enig i, men det er altså ikke registreringsafgiften, der påvirker disse forholdsvis store udsving i bilsalget. De er først og fremmest dikteret af befolkningens skiftende forventninger til fremtiden, og jeg vil også sige, at selv om det selvfølgelig for os allesammen kunne være meget rart at købe billigere biler,

står vi altså over for så store opgaver i de kommende år med at tilpasse vort skatte- og afgiftssystem til EF's indre marked, at vi må prioritere.

Jeg er derfor nødt til klart og tydeligt at slå fast, at i den prioritering kommer registreringsafgiften overhovedet ikke ind i billedet. Regeringen har ingen planer om at sænke registreringsafgiften, og jeg må afvise det foreliggende beslutningsforslag.

**Stavad (S):**

Jeg vil gerne takke skatteministeren for et meget klart svar på CD's beslutningsforslag. Jeg tror, det er meget vigtigt og nyttigt, at der går helt klare, firkantede meldinger ud i forhold til CD's forslag til de mange mennesker ude i landet, der kunne have interesse i sådan et forslag.

Jeg vil derfor sige til skatteministeren, at jeg på Socialdemokratiets vegne kan tilslutte mig hvert eneste ord, skatteministeren har sagt i sin afvisning af CD's forslag. Det betyder samtidig, at der er et markant flertal i Folketinget, både nu og efter et eventuelt valg, der står bag den afvisning, som skatteministeren er kommet med. Det være sagt for ikke at skabe usikkerhed i forhold til de mennesker, som er afhængige af det, der bliver sagt, og de beslutninger, der bliver truffet her i huset.

Jeg kan godt undre mig over den byge af forslag, som CD efterhånden har præsenteret Folketinget for, hvor CD taler med, jeg ved ikke hvor mange tunger. Hr. Erhard Jakobsen har været en af de fremmeste til at sige, at vi ikke har mulighed for at sænke skattetrykket i Danmark, og samtidig kommer CD med det ene store milliardforslag efter det andet, hvor man fjerner indtægter til samfundskassen uden at anvise nogen form for dækning.

Vi havde for ca. tre uger siden et forslag til behandling, som kostede et sted mellem 20 og 30 mia. kr. i mistede indtægter. Det forslag, CD stiller i dag, koster ikke under 5 mia. kr., men penge har tilsyneladende ingen som helst virkelig betydning i forhold til CD-forslagene. Dertil kommer, at man ikke opnår de hensigter, man siger man har med forslaget. CD mener, at det her forslag vil fremme et større bilsalg. Vi kan med sikkerhed sige, at hvis CD's forslag blev vedtaget, ville vi få et drastisk fald i bilsalget de kommende 5 år.

**[Stavad]**

Hvis man ud over den forventede afskrivning på grund af slitage på sin bil yderligere skulle nedsætte prisen på ens brugte bil med 10 pct. i registreringsafgiftsnedsættelse pr. år i en 5-årsperiode, hvem ville så, hvis man overhovedet kunne levetidsforlænge sin gamle bil, gå hen og købe en ny? Der ville ikke være mange bilforhandlere tilbage i Danmark. Trafiksikkerheden ville blive kraftigt begrænset eller forringet, fordi der efterhånden ville blive en så gammel bilpark i Danmark, at man vel kunne spørge, om man overhovedet turde bevæge sig ud på vejene. Derfor er det også i den sammenhæng ikke blot et dårligt, men et totalt vanvittigt forslag.

CD holder mange festtaler om, at vi skal harmonisere skatter og afgifter inden for EF, men samtlige de forslag, CD kommer med, og som koster meget store milliardbeløb, er områder, hvor der ikke er noget pres på at harmonisere, og CD forskertser dermed muligheden for – ud fra deres egne holdninger – at få de tilpasninger, som CD siger man ønsker. Eller har CD en rig onkel et eller andet sted, som er parat til at stoppe milliardbeløb i den danske statskasse? For så vil vi da gerne høre om det.

Socialdemokratiet må klart og utvetydigt afvise forslaget. Vi synes, det er sørgeligt, at vi endnu en gang skal have et paradeforslag fra CD, der kun har det formål, at CD kan skrive læserbreve og holde festtaler ude i forsamlingshusene for at sige, at de gør noget for bilejerne. Jeg synes, det er for dårligt.

Endelig vil jeg udtrykke min glæde over det, skatteministeren sagde i sin henvisning til en tilsvarende diskussion i 1980–81, hvor det var medlemmer fra de nuværende regeringspartier, der havde nogle synspunkter, der kunne ligne dem, CD kommer med her. Hvis ikke jeg husker meget forkert, var det den nuværende fiskeriminister, hr. Gammelgaard, der var banerfører dengang, og som – går jeg ud fra – også nu står bag ministerens afvisning. Dermed er der jo et meget bredt flertal bag de synspunkter, som Socialdemokratiet havde i 1980–81, og som vi også har i dag, uanset om vi er i regering eller i opposition.

**Pernille Sams (KF):**

Vi kan ikke sige os fri for umiddelbart at have en vis sympati for det her forslag, for en bil er et nødvendigt transportmiddel for mange mennesker og en forudsætning for, at de kan få deres

dagligdag til at fungere. Derfor bør den selvfølgelig heller ikke være så hårdt beskattet, som tilfældet er i Danmark, men samtidig er det jo nødvendigt at sætte tingene ind i en større sammenhæng.

Vi skal for øjeblikket spare 10 mia. kr. hvert eneste år blot for at holde statens udgifter i ro; det går ud over en lang række områder, og mange mennesker er berørt af det, så for os at se er det ikke det rigtige tidspunkt at foretage denne lempelse. Vi tror nemlig ikke på, at det vil være udgiftsneutral, som CD oplyser i bemærkningerne. Provenutabet vil skulle hentes ind et eller andet sted, og det vil betyde, at vi skal gennemføre endnu større besparelser på andre områder.

Forslaget foreslår en afgiftsnedtrækning over 5 år. Det vil betyde, at der ikke bliver solgt ret mange nye biler i den periode, som også hr. Stavad nævnte. De fleste vil selvfølgelig enten beholde deres gamle bil eller købe en billig brugt bil og vente, til de 5 år er gået. Herefter vil der, som forslaget også siger, blive et større salg end i dag. Ja, og samtidig bl.a. en langt større belastning af vores betalingsbalance.

Det oplyses, at der blev solgt meget få biler i 1988. Ja, der blev i det hele taget solgt forholdsvis lidt i mange detailbrancher i 1988. Befolkningens købekraft måtte give det resultat, ikke kun i bilbranchen. Jeg tror, det dumme, man kan gøre for bilbranchen generelt, er at blive ved med at tale om nedsættelse af registreringsafgiften, harmonisering osv. osv. Disse debatter betyder jo, at ingen tør binde alt for mange penge i en bil, hvis registreringsafgiften pludselig falder. Det har skatteministeren også været inde på i sit svar.

Det allerbedste, vi lige nu kan gøre for branchen herfra, er at udsende et klart signal om, at det er selskabsskatten og personbeskatningen, der står til lempelse først i de lempelser af skatten, der står for døren. Man må altid prioritere.

Når vi har fået nedbragt vores almindelige beskatningsniveau, vil vi for alvor tage fat på punktafgifterne, og på den baggrund afviser Det Konservative Folkeparti forslaget til folketingsbeslutning.

(Kort bemærkning).

**Stavad (S):**

Jeg er glad for, at fru Pernille Sams på De Konservatives vegne sluttede med at konkludere

**[Stavad]**

re, at man afviste forslaget, men fru Pernille Sams startede også med at udtrykke sympati for forslaget.

Jeg hørte ikke nogen form for sympati hverken på kortere eller længere sigt i skatteministerens afvisning, og derfor vil jeg gerne for fuld klarheds skyld stille det meget kontante spørgsmål til den konservative ordfører: Står Det Konservative Folkeparti 100 pct. bag den afvisningstale, som skatteministeren holdt for et øjeblik siden?

(Kort bemærkning).

**Bente Juncker (CD):**

Den konservative ordfører sagde, at bilbeskatningen var for høj her i landet. Jeg vil derfor gerne spørge den konservative ordfører – jeg hørte jo også de sidste bemærkninger, som hr. Stavad også har hørt – hvad Det Konservative Folkeparti så vil gøre for bilbeskatningen her i landet.

(Kort bemærkning).

**Pernille Sams (KF):**

Til hr. Stavad vil jeg sige helt uforbeholdent: Ja, naturligvis står vi bag skatteministerens afvisning. Hvis hr. Stavad er i tvivl om det, er det, fordi han kun har hørt de første to linier af mit indlæg, for resten handlede om, at det nok var rimelig uklogt at gøre det på nuværende tidspunkt. Jeg sagde som hr. Stavad, at det bedste, vi kan gøre for branchen nu, er at udsende klare signaler om, at det i hvert fald ikke er nu.

Fru Bente Juncker spørger, hvad vi så vil gøre for bilbeskatningen. Jeg sagde i første omgang, at vi helt klart må prioritere, og vi har prioriteret således, at vi foretrækker – da man jo ikke kan lempe alle steder på én gang, det er økonomisk ikke muligt – at lempe selskabsskatterne og persons-katten, før vi begynder at gå ind på denne form for lempelser.

(Kort bemærkning).

**Bente Juncker (CD):**

Når jeg spørger om det, skyldes det, at vi for et par uger siden havde CD's forslag om ejendomsskatter og lejeværdi til debat her i salen. Det fik også en kold og klar afvisning fra Det Konservative Folkeparti. Men den efterfølgende søndag var der på forsiden af Frederiksborg Amts Avis et konservativt folketingsmedlem,

nemlig fru Pernille Sams, der lovede alle læserne i Frederiksborg Amt, at Det Konservative Folkeparti ville afskaffe ejendomsskatterne og grundskatterne, for skat på bolig var noget skidt. Kan jeg så forvente, at der på søndag kommer samme udtalelse omkring bilbeskatning i Frederiksborg Amts Avis, eller hvad?

**Bjørn Poulsen (SF):**

Vi må så håbe, at den konservative ordfører kun har lovet befolkningen i Frederiksborg Amt bortfald af grundskatter og lignende. Jeg tænker på provenuet, resten af landet og alt det andet.

Jeg er i den lidt mærkelige situation, at jeg endnu en gang må erkende, at jeg er enig i noget, som skatteministeren har sagt. Jeg er lidt bange for, at det måske går hen og bliver en vane, så jeg skal derfor ikke gøre så meget ud af det i dag, men blot erkende, at skatteministerens afvisning af forslaget var rimelig og fornuftig.

Det interessante ved det her forslag er jo, at CD var medlem af en regering, som for nogle år siden lavede en kartoffelkur, som i meget høj grad var årsag til, at bilsalget raslede ned med et ordentligt brag. Nu er man ikke med i regeringen længere, og så vil man gerne rette op på det, hvorefter man kommer med det her forslag, som ikke under nogen omstændigheder vil fremme salget af nye biler.

Det kan imidlertid være, at det måske lige for tiden er brugtbilsalget, der trænger mest til et løft. Det ser sådan ud, når man går rundt og ser på, hvad der står af brugte biler hos de forskellige automobilhandlere. Ud fra det synspunkt, som man selvfølgelig ikke har med i forslaget, vil jeg da godt sige, at der kan være lidt fornuft i det.

Men jeg må erkende, at jeg er helt uenig i indholdet af forslaget. Når man går så langt, at man i bemærkningerne påstår, at denne fremstrakte hånd til harmoniseringsforhandlingerne på EF-niveau vil stille den danske regering i en bedre forhandlingsposition, må jeg indrømme, at så begynder jeg at have svært ved at tage forslaget alvorligt.

Som gammel tillidsmand har jeg aldrig nogen sinde været ude for, at man på forhånd fjernede halvdelen af sine krav. Man gik til forhandling og håbede på at få det hele igennem. Det er jo det, man gør her, man fjerner en væ-

[Bjørn Poulsen]

sentlig del af det, der eventuelt kan være årsagen, det, der er modkrav i forhold til éns modstander. Det lyder lidt usandsynligt, lidt for-tænkt, men det skal man også have lov at skrive i et forslag.

Som jeg har givet udtryk for, er vi ikke til-hængere af forslaget, hverken dets indhold, el-ler hvad der eventuelt kunne ske, hvis det blev vedtaget.

**Mejdahl (V):**

Da Venstres ordfører, hr. Svend Heiselberg, er forhindret i at være til stede, skal jeg ganske kort give udtryk for Venstres synspunkter.

Det ville selvfølgelig glæde mange, hvis vi kunne give tilslutning til CD's beslutningsfor-slag om nedsættelse af registreringsafgiften for motorkøretøjer, for hvem ville ikke gerne have en billigere bil? Men da vi skal prioritere for at tilpasse os de afgifter og skatter, der er i lande-ne omkring os, er det Venstres opfattelse, at vi bør samle vore kræfter om andre områder, hvor vi først kan nedsætte afgifterne. Vi tilslutter os derfor skatteministerens klare holdning og ud-sagn 100 pct.

Venstre kan ikke støtte beslutningsforslaget.

**Aage Brusgaard (FP):**

Fremskridtspartiet tager imod CD's registre-ringsafgifts-nedsættelsesforslag med åbent sind. Det er jo – ikke helt ubekendt – guf for Frem-skridtspartiet med lavere skatter og afgifter. Fremskridtspartiet er også af den opfattelse, at det er nødvendigt med en harmonisering af bil-afgifter i forhold til de øvrige EF-lande, jo før jo bedre.

Om forslaget skal vedtages, som det er frem-sat, nemlig som en femtrinsraket, eller om vi skal sige 10 pct. det første år og derefter afvente, hvad EF-Domstolen siger om den sag, der i øje-blikket behandles angående bilbeskatning in-den for EF-området, er spørgsmålet. Det drejer sig vel nærmest om brugte biler, men det får og-så indvirkning på nye biler.

Vi er altså positivt indstillet over for CD's forslag.

(Kort bemærkning).

**Stavad (S):**

Nu har Fremskridtspartiet jo skiftet ordfører, siden vi sidst havde en scribe CD-forslag til be-

handling. Sidst kunne vi glæde os over en me-get fornuftig holdning hos hr. Glistrup. Hr. Gli-strup afviste klart og utvetydigt CD's forslag som overbudsforslag, som ren propaganda, og hr. Glistrups begrundelse var også rimelig og fornuftig: at Fremskridtspartiet prioriterede at få nedsat de personlige indkomstskatter. Det er i øvrigt en prioritering, vi i Socialdemokratiet er enige i.

Derfor vil jeg gerne spørge, om det er på grund af ordførerskiftet, eller om der har været sindelagsskifte i Fremskridtspartiet, siden vi havde den debat for 3 uger siden, eller priorite-rer man stadig væk en nedsættelse af de person-lige indkomstskatter over nedsættelse af ek-sempelvis registreringsafgiften?

(Kort bemærkning).

**Aage Brusgaard (FP):**

Hr. Stavad må vænne sig til, at Fremskridts-partiet er et stort parti og dermed har forskelli-ge ordførere. Efter næste valg vil det blive end-nu større, så dér kommer vi i den situation, at der vil være endnu flere ordførere for de for-skellige sager.

Det er muligt, at hr. Glistrup har sagt noget andet på et tidligere tidspunkt. Det kan jeg ikke udtale mig om, jeg har ikke været i Folketinget så længe, men jeg kan sige til hr. Stavad, at det her er forelagt vores folketingsgruppe, hvor hr. Glistrup var til stede, og der er enighed om det, jeg har sagt, i Fremskridtspartiets folketings-gruppe. Det er korrekt, at Fremskridtspartiets højeste og første mål er at få den almindelige indkomstbeskatning sat ned, men registrerings-afgifter har jo også noget at gøre med, at man betaler en bil med den indkomst, man nu en-gang har, og hvis man kunne nøjes med at beta-le f.eks. 20 pct. mindre for en bil, er det faktisk det samme som at få indkomstskatten sat ned.

Indkomstskat er jo – ligesom registreringsaf-gift – en skat, der påhviler hver enkelt borger, og Fremskridtspartiets mål er derfor at få alle skatter og afgifter så langt ned som muligt, såle-des at den enkelte borger har så stor en sum at råde over som muligt.

**Elisabeth Arnold (RV):**

I det foreliggende beslutningsforslag fra Centrum-Demokraterne om nedsættelse af re-gistreringsafgift af motorkøretøjer opereres der med nogle forskellige argumenter for at få ned-

[Elisabeth Arnold]

sat registreringsafgiften til ca. halvdelen over 5 år.

Man bruger som begrundelse, at bilsalget er i bund, at bilen er et nyttigt arbejdsredskab, som det bør være økonomisk overkommeligt for almindelige familier at anskaffe, og at det ville være et udmærket signal til EF-Kommissionen om, at vi gerne vil afgiftsharmonisere.

Jeg synes, det er sølle af Centrum-Demokraterne, at de bruger nogle argumenter, som ikke på nogen måde kan appellere til det store flertal herinde i Folketinget. Hvis man havde brugt argumenter som, at bilparken bliver ældre, mere forurenende, mindre trafiksikker, så havde Centrum-Demokraterne måske haft en chance for at tale til et enkelt blødt punkt hos nogle af os, som går meget ind for sikker trafik og for et bedre miljø. Med sådanne argumenter havde CD måske haft lidt bedre spil. Som det er nu, er der overhovedet intet i det forslag, der kan få os til at gå ind for det.

Centrum-Demokraterne siger, at der ikke er noget provenutab, hvis forslaget bliver gennemført. Det synes jeg er en meget løsagtig påstand. Det er ikke underbygget med nogen form for beregninger, ikke med nogen som helst form for sandsynlighed. Det er udelukkende ønsketænkning, og desuden er det overfladisk, idet der ikke tages hensyn til konsekvenserne for handelsbalancen, som flere tidligere ordførere har været inde på.

Det kan næppe overraske CD, at der ikke er nogen hjælp at hente fra Det Radikale Venstre. Vi må afvise forslaget.

**Glønborg (KRF):**

Det eneste, der eventuelt kunne have fået Kristeligt Folkeparti til at se med lidt venlige øjne på den her sag, er miljøspørgsmålet, som også fru Elisabeth Arnold var inde på.

Men vi må sige, at vi står i disse år med nogle store problemer med at få statens finanser til at hænge sammen og med at få Danmarks økonomiske forhold i orden. Derfor ved vi, at hver eneste gang, vi afskærer os fra et provenu, står vi med den ubehagelige opgave at skulle have fundet et andet sted enten at spare eller hente noget.

Kristeligt Folkeparti synes ikke, at det forslag, som CD har fremsat her, hverken er socialt eller økonomisk bevidst, så vi vil ikke være med.

**Bollmann (CD):**

Når man kommer herop, plejer man at takke for modtagelsen. Det føler jeg ikke rigtig trang til i dag, i hvert fald ikke generelt, men der var dog nogle enkelte positive udtalelser, og dem vil jeg selvfølgelig gerne sige tak for, specielt til hr. Aage Brusgaard. Jeg er ikke overrasket over, at ordførerne her i dag har givet udtryk for efter min opfattelse en vanetænkning, som man aldrig er kommet ud over. Jeg mener, der er behov for at komme i gang med debatten.

Jeg er helt enig med ministeren i, at det ikke har noget med markedsharmonisering at gøre – det har vi også selv skrevet i bemærkningerne – men jeg mener alligevel, at det kan få det temmelig meget på den måde, at vi må forvente en eller anden afgørelse i sagen ved Domstolen om de brugte vogne. Jeg vil gerne spørge ministeren, om han er uenig i den betragtning, at hvis dommen går Danmark imod – det ved jeg selvfølgelig ikke, og det gør ministeren nok heller ikke i dag – vil det i hvert fald få betydning for indførslen af brugte vogne. Hvis der sker en væsentlig nedsættelse af afgiften på brugte vogne, kan det jo ikke undgå at smitte af på salget af nye vogne, så alene af den grund mener jeg, der er behov for at få en debat i gang.

Hr. Bjørn Poulsen har ikke ret, når han siger, at det er noget, vi har fundet på her på grund af kartoffelkuren, for vores argument har altid været, at det er urimeligt, at man skal betale for 3 biler for at få 1. Vores argument er, at en bil ikke er luksus, men et arbejdsredskab, hvad også andre i øvrigt har været inde på. Det er en nødvendig ting for mange mennesker i hvert fald for at komme fra hjem til arbejdsplads. Det er nødvendigt for alle dem, der ikke har adgang til kollektiv trafik.

Vi sidder i øjeblikket i Arbejdsmarkedsudvalget og behandler et lovforslag om mobilitetsfremmende ydelser. Jeg vil vove at påstå, at blot en delvis nedsættelse af afgiften som foreslået her vil være en glimrende del af de mobilitetsfremmende ydelser. Her er der også et godt argument.

Jeg mener også, når vi ser på det trafiksikkerhedsmæssige, selv om der kan blive en overgangsperiode, at det er da helt sikkert, vi har behov for en udskiftning af vognparken her i Danmark. Ifølge de sidste oplysninger fra bladet Forsikring er næsten hver tredje bil, ca. 31 pct., over 10 år gammel. Det kan i hvert fald ik-

[Bollmann]

ke være sikkerhedsmæssigt forsvarligt. Jeg kan nævne, at i 1985 var det kun 25 pct., der var over 10 år gamle, så der er altså sket en meget kraftig ændring de senere år. Vi kan tage antallet af op-huggede biler: Det var i 1988 kun 80.000, mens det i 1986 f.eks. var på 112.000.

Så også her er der sket et skred den forkerte vej. Jeg er da enig i det, fru Elisabeth Arnold og andre har været inde på, at der også er en lang række miljømæssige og sikkerhedsmæssige ting, der spiller ind her, hvis man vil tænke en lille smule på det også. Det er da muligt, det ikke står i bemærkningerne, men derfor tæller argumentet lige så godt, og det vil jeg selvfølgelig også bruge her i dag.

Hvis man mener noget med de miljømæssige og de sikkerhedsmæssige ting, burde man nok prøve en lille smule nytænkning. Vi har her for nylig haft et andet forslag om katalysatorer, og dér argumenterer man jo meget kraftigt for miljørigtige biler osv., men samtidig tillader man altså uden videre, at bilparken bliver ældre og ældre, så man ikke får den udskiftning, der er nødvendig.

Så har flere været inde på budgetterne. Det er da rigtigt, at det hænger temmelig nøje sammen med afgifterne. Jeg kan ikke anvise eller beregne nøjagtigt, hvordan det vil virke, men jeg er i hvert fald helt sikker på, at selv om salget af biler er konjunkturfølsomt, som ministeren var inde på, og der er en række andre faktorer, der spiller ind, kan der ikke være meget tvivl om, at nedsættelse af afgifterne, på sigt i hvert fald, vil betyde en forøgelse af salget af biler og en større lyst hos borgerne til at skifte ud og få mere miljøvenlige og mere sikkerhedsmæssigt rigtige biler.

Hvis vi ser på afgifterne, var indtægterne fra registreringsafgiften 13,5 mia. kr. i 1986, men faldet til 8,3 mia. kr. i 1988. Så vidt jeg kan se, er det vistnok 3 mia. kr. mindre end det, regeringen havde budgetteret med. Det må jo altså også kunne mærkes. Et større salg vil alt andet lige også give større registreringsafgifter, selv om det selvfølgelig kommer an på, hvor balancen ligger, og hvordan stigningen i antallet af solgte biler er i forhold til den nedsættelse, man bliver enige om. Antallet af nyregistrerede biler er jo næsten kun på det halve i 1988 set i forhold til 1986, og det er en meget voldsom nedgang.

Så rejser man også spørgsmålet om betalingsbalancen. Her vil jeg altså vove den på-

stand – og det vil jeg da gerne bede ministeren, hvis han har lyst, om at kommentere – at selv efter den nedsættelse, vi foreslår, er der en mindre valutaandel i den færdige vare på gaden, end der gennemsnitlig er for varer generelt, når vi ser på det almindelige forbrug her i landet. De penge, man binder i en bil, bruger man ikke til valuta på forskellige ferierejser og den slags ting.

Jeg mener, at hvis vi regner procentandelen ud, er der selv efter en nedsættelse en mindre importandel i selve den færdige vare.

Det er da rigtigt, at bilisterne er straffet på mange andre måder. Det har vi set gennem de senere år, og jeg skal også gerne tage min del af medansvaret for den tid, vi var med i regering. Der har været kartoffelkur, der har været forhøjelse af stempelafgifter, forhøjelse af gebyr på kørekort, nummerplader, og hvad ved jeg. Nu pusler man så med nye tanker om motorvejsafgifter. Jeg ved ikke, hvor seriøst det skal tages, men jeg hørte debatten, jeg tror, det var i sidste uge i spørgetiden. Jeg mener, det er helt absurd, at man skal forhøje afgifterne på den måde.

Så siger ministeren og andre, at det, branchen har behov for, er en stabil rytme, og at man med dette forslag kan slå rytmen itu.

Jeg vil gerne spørge, hvor den stabile rytme er, når man kan gå fra 169.386 nyindregistrerede biler i 1986 til kun 88.603 i 1988. Jeg har meget vanskeligt ved at se, at man kan slå en rytme itu, som i forvejen er slået itu.

Det er klart, at branchen kan være bekymret, når man rejser spørgsmålet en gang imellem, men det kan jo ikke forhindre, at vi her i Folketinget er nødt til at diskutere ting, som vi mener er nødvendige.

Jeg tror, det var hr. Aage Brusgaard, der var inde på, om det nu skulle være fem år. Hertil vil jeg da gerne sige, at vi er meget åbne for en debat. De fem år er ikke et specielt helligt tal for os. Vi vil gerne være med til en drøftelse også om, hvilken metode vi kunne benytte. Man kunne forestille sig, at man benytter den konstruktion med skalaknækket og så simpelt hen forhøjer den over en periode, så vi over en årække får fjernet den højeste af afgifterne og kun har den lave tilbage.

Den regulering af skalaknækket burde jo ikke være fremmed for Socialdemokratiet i hvert fald, for hvis vi ser på et ændringsforslag til lovforslag nr. L 215 fra folketingsåret 1981-82, 2.

[Bollmann]

samling, siger ministeren for skatter og afgifter i forbindelse med et ændringsforslag til slut:

»Det er dog stadig regeringens ønske at kunne tage spørgsmålet om en fortsættelse af pristalsregulering op på et senere tidspunkt.«

Nu ved jeg godt, at Socialdemokratiet ikke som regering rigtig har haft mulighed for det siden, men derfor kunne man jo godt have vist en lille smule sympati for det, man selv sagde dengang. Det er altså åbenbart skiftet siden sidst.

Men som sagt er vi meget åbne for at drøfte, hvordan man kan gøre det, også om hvilken periode. Vi skal nok være fleksible. Det eneste, der selvfølgelig er nødvendigt, er, at der også er en lille smule åbenhed i andre partier. Det må jeg realistisk erkende at det har skortet temmelig meget på i dag.

**Stavad (S):**

Nu har det forslag, som vi diskuterer, jo ikke noget som helst med pristalsregulering af knækket at gøre. Det var jo i øvrigt et forslag, som CD i sin tid selv var med til at forhindre blev gennemført, fordi man gik imod den generelle pristalsregulering på en række områder, som der var lagt op til.

Men det, der bringer mig op i anden omgang, er, at jeg havde om ikke en forventning, så i hvert fald en forhåbning om, at CD i dag ville løfte sløret for, hvor pengene skal komme fra, ikke bare til dette forslag, men også til de tyvetredive milliarder kroner, som man foreslog forleden, og som vi har liggende i Skatte- og Afgiftsudvalget og i Kommunaludvalget. Hvor skal pengene komme fra, hr. Bollmann?

Hvordan hænger de forslag, vi ser sådan med lind hånd strøet ud fra CD, sammen med det, som hr. Erhard Jakobsen har udtalt, i øvrigt meget fornuftigt gang på gang, at den situation, vi befinder os i, hvis vi i øvrigt skal opretholde et ordentligt sikkerhedsnet i det danske samfund, ikke giver os råd til skattelettelse? Hvordan kan man foreslå kæmpeskattelettelse, endda på områder, hvor vi ikke har noget som helst pres, og hvor problemerne er mindst?

Jeg synes ikke, at CD kan blive ved med at holde festtaler uden overhovedet at lade sig forvirre af kendsgerninger. Kendsgerninger kan være nogle meget ubehagelige krabater, men jeg tror, at respekten også ude i befolkningen, hr. Bollmann, er størst på langt længere sigt, hvis man ind imellem lader sig forvirre bare en

anelse af de kendsgerninger, som vi er nødt til at forholde os til, hvis vi mener noget med de forslag, vi kommer med.

**Bollmann (CD):**

Jeg vil gerne sige til hr. Stavad, at når hr. Erhard Jakobsen har talt om, at der ikke var plads til skattelettelse, har han sagt generelle skattelettelse. Det tror jeg ligger helt fast. Jeg tror også, det ligger helt fast, at det er sagt fra CD adskillige gange, at i stedet for de brede, generelle skattelettelse, som selvfølgelig vil blive meget, meget mere omkostningskrævende, end hvis man går ind på enkeltområder, vil vi hellere foreslå skattelettelse på enkeltområder.

Jeg sagde før i mit indlæg, at jeg selvfølgelig ikke er i stand til at beregne, hvilken virkning det vil få, for det kommer an på, hvor meget bilsalget vil stige, men det er i hvert fald en kendsgerning, at provenuet i 1988 har været 3 mia. kr. mindre end budgetteret, så selv om vi får en stigning i bilsalget, vil det – selv med en mindre nedsættelse af afgiften – ikke blive det store problem med provenuet, så vidt jeg kan regne ud.

(Kort bemærkning).

**Stavad (S):**

Jeg ved ikke, om ikke vi har behov for en definition af, hvad generelle skattelettelse er. En generel nedsættelse af registreringsafgiften, en generel nedsættelse af lejeværdien, en generel nedsættelse eller fjernelse af ejendomsskatterne, er det ikke generelle skattelettelse?

Er det ikke fuldstændig ligegyldigt, om man kalder det generelt eller specielt, hvis man sådan i en håndvending bruger 30 milliarder kroner uden at have dem og uden at anvise, hvor de skal komme fra? Altså: Betyder det lave folkepension, betyder det dårligere børnepassning, eller hvor skal pengene hentes, hr. Bollmann? Skulle vi nu ikke prøve at få tingene på bordet, så vi, når nu vi står ude i forsamlingshusene og holder festtalerne eller skriver læserbreve, lige får med, hvad det koster, hvordan det skal finansieres, sådan bare for ærlighedens skyld?

Ærlighed varer jo længst som bekendt. Nogle påstår, det er, fordi den bliver så lidt brugt. Skulle vi ikke tage den i anvendelse for en gangs skyld og vende denne debat?



(Kort bemærkning).

**Bollmann (CD):**

Det er muligt, hr. Stavad har bedre forudsætninger, end jeg har, for at bedømme det med ærligheden, hvor meget den bliver brugt, så det skal jeg ikke svare på. Det er meget svært her at sige, hvordan det vil virke, men jeg vil stadig væk vove den påstand, at jeg ikke tror, det provenumæssigt vil få de meget store virkninger, som hr. Stavad påstår.

Nu drager hr. Stavad så andre forslag ind, og det kan vi da godt, men jeg mener ikke, der her er tale om generelle nedsættelser. Når vi har foreslået specielle nedsættelser, er det her, forskellen ligger mellem vort forslag og det, som f.eks. Fremskridtspartiet har fremført. Det synes jeg godt hr. Stavad kunne tage med i baghovedet.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Afstemning*

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

**Formanden:**

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

Den sidste sag på dagsordenen var:

**3) Første behandling af lovforslag nr. L 203:**

*Forslag til lov om forbud mod våbentransporter.*

Af Ole Espersen (S) og Carsten Andersen (SF) m.fl.  
(Fremsat 14/2 89).

Lovforslaget sattes til forhandling.

*Forhandling*

**Justitsministeren (H. P. Clausen):**

Det forslag til lov om forbud mod våbentransporter, som Socialdemokratiet og Socialistisk Folkeparti nu har fremsat, er – og det

fremgår jo også af bemærkningerne – identisk med det forslag, som min forgænger som justitsminister fremsatte i folketingsåret 1987-88, 1. samling, nærmere betegnet den 7. oktober 1987.

Man vil vide, at baggrunden for fremsættelsen af dette forslag til lov om forbud mod våbentransporter var, at Folketinget ved en beslutning tidligere, den 19. maj 1987, havde pålagt regeringen at fremsætte et sådant forslag.

Folketinget kender jo også den daværende regerings synspunkter, som de blev fremlagt af min forgænger som justitsminister. Det var ikke just med en positiv indstilling eller med glæde, at forslaget dengang blev fremsat, og jeg kan for så vidt henholde mig til min forgængers udtalelser, da forslaget var til første behandling.

Regeringen er naturligvis enig i, at man må tage afstand fra og forsøge at forhindre en trafik med våben, der medvirker til at forlænge krige. Realiteten er jo imidlertid, at et ensidigt dansk initiativ til at lovregulere på dette område overhovedet ingen indflydelse vil have på de krigsførende lande, idet der til stadighed på verdensmarkedet vil være rigelig kapacitet, og derfor vil intensiteten af våbentransporter slet ikke blive påvirket. Jeg skal også i den forbindelse henvise til, at den danske skibstonnage alene udgør én procent af verdens skibstonnage.

En vedtagelse af lovforslaget vil kunne få meget uheldige afledede virkninger, fordi man alvorligt må befrygte, at den danske handelsflåde vil miste ordrer, der intet har med våbentransport at gøre. Holdningen hos udenlandske kunder vil utvivlsomt blive: Den danske handelsflåde er pålagt så mange restriktioner, at det ikke kan betale sig hverken økonomisk eller tidsmæssigt at kontrahere med dem længere.

Vi må i den forbindelse huske, at den danske skibsfart ensidigt vil blive ramt af lovforslaget, der dermed virker konkurrenceforvridende. Danmark vil med en enkelt undtagelse, hvis vi vedtager forslaget – og denne undtagelse er Vesttyskland – være det eneste land, der vil have en lovgivning af denne art.

En sammenligning med Vesttyskland, som man ofte ser det, er ikke særlig rimelig, fordi den vesttyske handelsflåde kun henter 35 pct. af sine indtægter ved transporter mellem tredjelande, mens Danmark henter langt størstedelen af sine indtægter ved den slags transporter, 95 pct.