

[Glistrup.]

så, at det er gået dårligere, og jeg har fået en negativ indkomst, kan få tilbagebetalt på stedet, hvis han nu måske har betalt 40.000 kr. i skat. Ændringen er bare, at hvis han kan godtgøre, at han nu vil komme ned på minus 60.000 kr. i stedet for bare ned på 0, ja, så får han yderligere tilbagebetalt noget af det, som han har betalt det foregående år. Der er ingen administrativ komplicering af nævneværdig art i den historie her sammenlignet med den fordel, der er ved at få fladet det ud over den 2 års frist, der nu giver de store administrative problemer i forhold til ligningslovens § 15.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

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

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til folketingsbeslutning om nedsættelse af registreringsafgiften for personbiler og forhøjelse af afgiften på benzín [af Jes Schmidt m. fl.].

(Andre selvstændige forslag nr. XXIV. Fremsat 31/10 75).

Forslaget sattes til forhandling.

Ministeren for skatter og afgifter (Svend Jakobsen):

Dette forslag, som er fremsat af centrumdemokraterne, drejer sig om, hvorvidt regeringen skal opfordres til at fremsætte et lovforslag, der går ud på at flytte omkring halvdelen af registreringsafgiften af motor-køretøjer over på benzinafgiften. Der er således tale om et forslag af omfattende finansiel rækkevidde, eftersom det drejer sig om overflytning af milliardbeløb fra én afgift til en anden.

Nu er det ganske vist således, at de klassiske motorafgifter til en vis grad udgør et samlet hele, og det kan derfor være fristende

fra tid til anden at foreslå radikale ændringer i den balance imellem de enkelte afgifter, der er bygget op gennem årene.

Jeg kan da f. eks. minde om, at vi for netop et år siden her i tinget blev stillet over for et forslag om at flytte den nuværende vægtafgift på motorkøretøjer over på brændstofafgifterne, og jeg afslører jo ingen hemmelighed ved at tilføje, at centrumdemokraterne var med til at stille dette forslag.

Nu kan man jo dårlig forestille sig, at benzinafgifterne skal bære såvel vægtafgiften som registreringsafgiften, og det tager jeg som udtryk for, at centrumdemokraterne har forladt det første forslag til fordel for det nu foreliggende, hvor det altså er nogle af registreringsafgiftens årlige milliarder, der foreslås flyttet over på benzinen.

Nu kunne man måske tro, at jeg som ansvarlig minister for skatter og afgifter ville se stort på, hvorledes indtægterne af motorafgifterne fordeles på de enkelte afgiftsområder, når blot den samlede indtægt ikke angribes. Jeg tror imidlertid, det er en lidt for snæver betragtning, og jeg føler det i hvert fald som min pligt nøje at overveje følgerne af omfattende afgiftsomlægninger også på dette område. Det gælder jo ikke mindst, fordi sådanne indgreb jo ganske åbenbart har konsekvenser for alle, der benytter motorkøretøjer, og derudover påvirker væksten i motorparken med de følger, som dette må få for valutabalancen og for investeringer i nye vejanlæg.

En afgiftsomlægning som den foreslåede vil utvivlsomt indeholde en betydelig stimulans for bilsalget og dermed følgende forøgelse af vognparken, og det fremgår også indirekte af bemærkningerne til forslaget, at dette netop er tilsigtede virkninger.

Jeg vil godt gøre opmærksom på, at forslaget fremsættes på et tidspunkt, hvor salget af personbiler slår alle rekorder for denne årstid, og hvor der er en vis grund til at nære bekymring for udviklingen af valutabalancen over for udlandet. Jeg synes også, jeg vil minde om, at folketingset for kun 1½ år siden gennemførte en midlertidig meget betydelig forhøjelse af registreringsafgiften på et tidspunkt, hvor man ønskede at etablere et valutaværn.

Selv om regeringen ikke har planer på dette område, så finder jeg det ikke forsvar-

[Svend Jakobsen.]

ligt at forpligte sig til fastfrysning af registreringsafgiften i ét år og derefter aftrapning over 5 år som foreslået. Derfor ser regeringen sig ikke i stand til at efterkomme den opfordring, som forslaget lægger op til.

Ove Hansen (S):

Det bliver ikke mange bemærkninger, jeg skal gøre til dette forslag. Hvis det skulle blive en kendsgerning med vedtagelsen af et sådant forslag, vil det altså medføre vidtrækkende konsekvenser. Jeg ved godt, der er nogle, der måske finder det rimeligt og fornuftigt, at de, der kører meget, også skal betale meget afgift, og de, der kører lidt, skal betale mindre. Men den omlægning, som der her er tale om, vil altså ændre en hel del af billedet for de motorkørende.

Dernæst vil jeg gerne sige, at selv om en sådan aftrapning skal foretages over nogle år, så vil de, der har betalt registreringsafgiften, også blive pålagt den forhøjelse af benzinafgiften og således blive endnu ringere stillet. Derfor er jeg meget betænkelig ved dette lovforslag, og jeg tror ikke, mit parti kan medvirke til dets gennemførelse.

Brixtofte (V):

Jeg har tre bemærkninger til forslaget til folketingsbeslutning.

For det første mener jeg, at valutaudgiften i forbindelse med import af personbiler trods det, der står i bemærkningerne, er ganske betragtelige beløb. Der står i bemærkningerne, at bilimporten kun udgør nogle få procent af valutaforbruget.

Det er måske rigtigt, men der er alligevel tale om beløb i nærheden af 1 mia kr., og 1 mia kr. i fremmed valuta er nu engang et stort beløb. Jeg tror, at hvis forslaget vedtages, vil det alt i alt betyde, at vort valutaforbrug bliver større. Det er den ene bemærkning, den anden bemærkning er, at en omlægning af denne karakter uvægerlig betyder, at den, der kører meget, vil køre forholdsvis dyrere pr. kilometer i forhold til den, der kører lidt, og vi synes ikke, det er rimeligt, at man omlægger byrdefordelingen således, at den, der har mange kilometer at køre, skal betale forholdsvis mere, og den, der har nogle få kilometer at køre, får det billigere, for det vil være resultatet af denne omlægning.

For det tredje vil jeg sige, at vi dog altid er fordomsfrie over for nytænkning — det er vi pr. definition som liberale — og vi er også fordomsfrie over for dette forslag, og vi vil gerne overveje en omlægning af hele motorbeskatningen, men vi mener ikke, at denne omlægning er den rigtige.

Voigt (FP):

Vi er i fremskridtspartiet også åbne for nye tanker og ideer, og det ved hr. Erhard Jakobsen sikkert også, men jeg må skynde mig at sige, at vi ikke kan medvirke til dette forslag.

Som skatte- og afgiftsministeren sagde før, er det jo rigtigt, at centrum-demokraterne sammen med fremskridtspartiet fremsatte et forslag i sidste samling, det er i morgen nøjagtig et år siden, og det håber vi da at hr. Erhard Jakobsen og hans parti vil være med til at fremsætte igen. Vi finder, at det er mere rimeligt, at vi først får løst problemerne om vægtafgift og udligningsafgift fremfor registreringsafgiften. Men det lykkedes jo ikke at få det forslag til forhandling, for der skete jo det, at en af slyngkasteforligsmagerne fra det store bryllup her i september jo foretrak fremfor at behandle Danmarks problemer at udskrive valg på grund af partitaktiske årsager. Der er ikke noget at sige til, at den socialdemokratiske regering i denne tid går og griner fælt i krogene over, at det såkaldte liberale parti, venstre, jo nu sammen med bryllupsgæsterne fra september danser bryllupsvalsen efter regeringens taktstok. Men jeg kan da sige, at vi som det store oppositionsparti uden skam vil forsøge at få en skilsmisse i stand, og jeg kan sige til hr. Erhard Jakobsen, at vi ikke kan medvirke til forslaget, selv om det kun er en skitse, der er lagt op. Jeg skal opfordre hr. Erhard Jakobsen til, modsat det, som skatte- og afgiftsministeren sagde, at medvirke til, at det forslag, som vi i fællesskab fremsatte sidste år, igen bliver fremsat.

Gudme (RV):

I modsætning til skatte- og afgiftsministeren og de tre tidligere ordførere har mit parti en positiv indstilling til det forslag, centrum-demokraterne her fremfører.

Den målsætning, som centrum-demokraterne sætter sig, stemmer med den målsæt-

[Gudme.]

ning, som det radikale venstre vedtog ved udarbejdelsen af sit arbejdsprogram i 1969. Jeg ser, at forslagsstilleren nikker forstående, og jeg forstår derfor, at hr. Erhard Jakobsen i modsætning til den respekt, han normalt plejer at have for partiprogrammer, i dette tilfælde har sat sig ind i, hvad man fra det radikale venstres side mente. Vi skrev nemlig i 1969, at engangsafgiften på nye personbiler nedsættes og erstattes gradvis af årlige afgifter, da den høje pris på nye biler har en række uheldige virkninger, bl. a. opfordrer den til at lade gamle biler repareres på et tidspunkt, da de burde hugges op.

Det var rigtigt i 1969, og det er også rigtigt i 1975, og derfor må vi tilsige principiel velvilje til dette forslag.

Men vi må samtidig erkende, at det måske ikke lige rent konjunkturmæssigt er det allerbedste tidspunkt at gennemføre det på. Det er rigtigt, at der for øjeblikket er en i forhold til vor valuta lovlig stor import af biler, og vi må jo også konstatere, at som et led i det forlig, som også hr. Erhard Jakobsen, forslagsstillerens parti, har været med til at indgå sammen med os andre, har vi jo netop i september måned fundet ud af, at vi skulle give en ekstra chance for, at de gamle biler kunne leve, i stedet for at hugge dem op. Det er altså den øjeblikkelige situation, vi befinder os i, men en femårsplan er jo heller ikke noget, der gennemføres med virkning med det samme.

Derefter vil jeg gerne med hensyn til den videre behandling af denne skitse sige: den vil vi godt være med til at arbejde seriøst på, se på de økonomiske muligheder i og de praktiske muligheder for at gennemføre, så vi tilsiger på forhånd en positiv indstilling over for forslaget.

Hagen Hagensen (KF):

Vi hører også til blandt dem, der vil se med en vis sympati på det forslag, der er kommet frem her, men vi skal også have noget at have denne sympati i, og det må vi så se om vi kan finde frem til.

Vi er rede til at overveje forholdene og se, om vi kan finde frem til en ændret afvejning af forholdet mellem registreringsafgift for personbiler og benzinafgifter. Biler her i landet er belagt med en meget høj registre-

ningsafgift, der gør biler dyre, ja, for dyre, men vi må da også erkende, at en del af disse afgifter for tiden virker som et valuta-værn, og det må vi tage med ind i vore overvejelser. Vi må også se på, om vi kan gøre bilparken yngre, så vi ikke kører rundt med en for gammel bilpark, og der er ikke spor tvivl om, at de registreringsafgifter, vi har, er med til at gøre vor bilpark for gammel. Vi må altså prøve at finde frem til, om vi kan lempe her.

Benzinafgiften er jo egentlig ganske høj, og nu går man i forslaget ind for at gøre den endnu højere, op til 20-25 pct. af den nugældende benzinpris. Det kan vel nok give anledning til, at man må overveje, om det nu også vil være den rigtige vej frem, idet det jo bl. a. også vil komme til at ramme megen erhvervsmæssig kørsel og dermed være med til at forhøje vores omkostningsniveau, noget, som vi skulle prøve at få til at gå den anden vej.

Det er en skitse, og når det er det, kan man også tage tingene op til overvejelse og måske finde frem til noget helt andet, men jeg vil da sige, at vi vil gå positivt ind i overvejelser af, hvad der kan gøres på dette felt. Jeg vil dog også lige til sidst sige, at hvad hjælper det, om vi alle sammen får råd til at købe en bil, hvis ingen af os har råd til at køre i den? Så er vi jo skidt hjulpne.

Ebba Strange (SF):

I modsætning til de to tidligere ordførere må jeg sige, at det forslag, vi har at gøre med her, går stik imod især SF's trafikpolitiske overvejelser, og jeg skal også bare opholde mig ved et par enkelte ting.

Vi mener slet ikke, at tiden hverken af trafikpolitiske grunde eller af ressourcemæssige grunde er inde til at fremme et større bilsalg end det, vi har i øjeblikket. Der går fantastisk mange ressourcer til produktion af nye biler. Tværtimod mener vi, at selv om der er en erfaring i øjeblikket for, at nye biler er sikrere end gamle, så er det ikke ensbetydende med, at masser af biler ikke sagtens kunne repareres, så de var lige så holdbare, lige så stærke, lige så sikre som nye biler. Vi mener, at den forbrugsmentalitet, der har præget den måde, man reparerer og opretter brugte biler på, er imod det, vi

[Ehba Strange.]

ønsker med hensyn til forbrug af naturens og jordens ressourcer, og derfor vil vi meget hellere fremskynde en tendens i retning af at sikre en ordentlig reparation og en ordentlig vedligeholdelse af brugte biler. Naturligvis kan det gøres, det er kun et spørgsmål om, at de, der producerer bilerne, er interesserede i, at det bliver gjort, og det er de naturligvis ikke, fordi de er mere interesserede i at sælge nye biler end at reparere de gamle. Men det er et politisk spørgsmål, og da er det altså vores politiske indstilling, at vi fremfor at fremme dette umådeholdne salg skal sætte ind på at lave en god brugtbilpark.

Det andet, jeg vil opholde mig ved, er forslaget om forhøjelse af benzinafgifterne. Det er SF's erklærede politik at fremme den kollektive trafik mest muligt, og det arbejder vi for i trafikpolitikken, men vi ved også, at der er egne og områder især i den vestlige del af Danmark, der er meget dårligt forsynede med kollektive trafikmidler, og vi ved, at netop i de egne af landet, hvor lønningerne tilmed hører til de laveste i landet, er det livsnødvendigt for masser af mennesker for at kunne komme til og fra deres arbejde, at de kan køre i deres egen bil. Derfor mener vi, det er associalt over for de befolkningsgrupper at foretage en så drastisk forhøjelse af benzinafgiften, som der her er tale om, og derfor kan vi hverken på den ene eller den anden måde støtte det fremsatte forslag.

Arne Bjerregaard (KrF):

Lad mig først sige til den sidste ordfører, at kollektiv trafik er jo udmærket at satse på, men i det område, jeg kommer fra, kender vi næsten ikke begrebet kollektiv trafik, og de fleste arbejdere i dette område må nødvendigvis have deres eget transportmiddel for at komme til arbejdet. Derfor må det være rimeligt at føre en ordentlig politik også med hensyn til afgifter på private transportmidler.

Og så kan man jo spørge, om dette forslag er et rimeligt forslag, som kan tilgodese det synspunkt, at det er nødvendigt med private transportmidler, og for mig at se er forslaget slet ikke så tosset, som det kan se ud til ved første øjekast. Den megen snak om valutaforbruget ved at lave dette her om

viste sig jo sidste år ikke at have noget på sig. Så vidt jeg husker, fik vi et notat om det valutariske forbrug i den dæmpningsperiode, vi havde efter den afgiftsforhøjelse, vi indførte, og det viste sig da, at valutaforbruget ikke faldt én krone. Det, man sparede på nyindkøb, måtte man nødvendigvis bruge på reservedelsindkøb, og det må vi se i øjnene, at sådan er det. Hvad enten vi gør det ene eller det andet, kan vi ikke spare valuta, hvis vi vil opretholde private transportmidler, og hvem er det, der i øjeblikket får de nye biler? Er det ikke dem, der har mulighed for at afskrive på de nye biler? Er det ikke dem, der har den høje indkomst, der får de nye biler? Hvem får de afdankede biler? Det er tit den almindelige arbejder, som skal på arbejde. Han har ikke råd til at investere disse mange tusinde kroner i en bil. Han får den gamle bil, fordi han ikke har den nødvendige kapital og ikke ser nogen mulighed for at forrente denne investering. Han får en gammel kasse, og hvad sker der så, når han får den? At hans notoriske reparationsudgifter fuldt ud opvejer afdrag og forrentning af den kapital, han skulle investere i en ny bil. Hvem kommer i grunden til at betale den høje pris? Det gør sådan set dem med den lille indkomst, fordi de ikke har råd til denne investering.

Derfor ser jeg noget positivt i dette forslag, nemlig det at vi kommer den svage til hjælp ved en omlægning her, for det er ikke ham, der kører på arbejde hver dag, der har det store kilometerantal pr. år. Det viser sig klart. Han har måske 15, 20, 25 km at skulle køre om dagen, og så kører han ikke ret meget mere. Det er ikke ham, der har det store km-forbrug, så muligvis vil han få en fordel af denne omlægning. Spørgsmålet er så, om den skal være så kraftig, og om vi overhovedet skal opretholde samme provenu på dette område, men i den givne situation er det vel en forudsætning for overhovedet at kunne komme igennem med det. Jeg forstår imidlertid af forslaget, at det er en langsigtet historie med en langsom omlægning.

Der kan selvfølgelig være andre ting i det, som jeg har overset, og som muligvis kan gå stik imod mine argumenter, mine synspunkter, men efter de synspunkter og den indsigte, jeg i øjeblikket har på dette område,

[Arne Bjerregaard.]

må jeg sige, at vi fra kristeligt folkeparti vil om ikke på stående fod anbefale forslaget så i alle tilfælde opfatte det som et seriøst forslag, som vi vil behandle som sådant i udvalget.

Kaj Hansen (DKP):

Når man nu ser de forslag, vi behandler her i dag, og som kan virke som sådan nogle små kruseduller i lovgivningen, så kan man ikke lade være med at tænke på, at det sker i en situation med 130.000 arbejdsløse og vældige økonomiske problemer. Folketinget havde i virkeligheden noget mere alvorligt at kunne beskæftige sig med end de ting, vi her behandler.

Om forslaget må jeg sige, at som forslagsstillerne selv anfører i bemærkningerne, foreligger der ikke nogen konsekvensberegninger af forslaget, og vi er da meget skeptiske over for det forslag. Det kan jo heller ikke overses hvad det kommer til at betyde for de mennesker, der først og fremmest bruger bilen som transportmiddel til og fra arbejde eller mellem flere forskellige arbejdspladser som f. eks. bygningshåndværkere.

Nogle med et meget stort kørselsbehov vil jo få ganske vældige benzinudgifter efter forslaget, hvorimod andre med et lille kørselsbehov, og det vil sige, at de ikke bruger deres bil i erhverv, vil opnå langt den største fordel af dette forslag.

Vi tror slet ikke på den filosofi, der ligger bag forslaget her. Så kan man spørge, om vi da ikke synes, at det kunne være tiltrængt med ændringer på det ene og det andet område. Det kunne det måske nok, men i den alvorlige situation, vi står i med denne arbejdsløshed, bliver man nødt til at prioritere tingene. Skulle der endelig være tale om noget med hensyn til at lette afgifterne, så kunne man jo overveje at lette afgifterne for de helt små vogne, som ikke er så benzinslugende; med de hastighedsbegrænsninger og den trafik, vi har her i landet, kan man godt klare sig med nogle færre hestekræfter, og det vil jo også betyde noget for valutaforbruget. Det var nærmere i den retning, man skulle tænke, fremfor i det mønster, som forslaget her er udtryk for.

Derfor kan vi ikke have nogen positiv stilling til det.

Wilhelm (VS):

VS er imod et forslag, som fremmer indførslen af biler og hæmmer brugen af dem, af samme grund som andre har nævnt, nemlig at det er ressourcspild. Det centrale i det her forslag er nok ikke det, der også gøres bemærkninger om, bilparkens standard, ønsket om at få en hurtigere udskiftning. Hvis det er det, man tilstræber, var der andre måder, og denne måde at gøre det på over en registreringsafgift er jo uden ende.

Hvad der er sket med bilers gennemsnitlige levealder i den sidste generation, viser jo, at vi skal have registreringsafgiften, hvis det er det mål, man forfølger, meget hurtigt ned på nul og derefter negativ, altså give direkte tilskud til bilindførsel for at få afskrivningerne til at svare nogenlunde til den levetid, som fabrikkerne efterhånden byder folk. Det er jo et resultat af en kapitalistisk produktionsproces, at denne levetid sættes ned, og hvis man vil angribe problemet med bilparkens standard sikkerhedsmæssigt osv., så var der nok andre veje at gå. Så var der principielt intet til hinder for, men selvfølgelig politisk, at dansk lovgivningsmyndighed kunne stille krav op: hvad kræver vi af de køretøjer her i landet, og derved simpelt hen påvirke, hvad der overhovedet kunne komme ind over grænserne, og påvirke det, så det forfulgte såvel nogle ressourcemæssige som nogle sikkerhedsmæssige og bilparklevetidsmæssige standarder, som ikke er opfyldt, hvis det står til fabrikkerne, som man nu har overladt sig fuldstændig til.

Men det er ikke det, der forfølges. Det er, hvis jeg skal give udtryk for min opfattelse af det her forslag ligeud, nok snarere det, der står i den sidste tredjedel af bemærkningerne til forslaget, nemlig det, centrumdemokraterne kalder et rimeligt hensyn til automobilimportører og automobilhandlere. Og da det ikke er vores hovedpine at tage de store hensyn til disse to brancher, men snarere til de folk, der kommer til at bruge disse køretøjer og betale for dem og have ulemperne ved usikkerheden og den dårlige standard osv., så kan vi altså heller ikke være enige i det, jeg opfatter som hovedhensigten med det her forslag.

Ordføreren for forslagsstillerne (Erhard Jakobsen) (CD):

Jeg er glædeligt overrasket over den mod-

[Erhard Jakobsen.]

tagelse, forslaget har fået fra flere sider. Jeg er ikke spor overrasket over, at forslaget fra andre sider er mødt med argumenter, der er 50 år gamle og er lige så uholdbare i dag, som de var for 50 år siden.

Jeg skal minde om dengang, da der her i folketinget lød en røst om, at hvis vi skulle have det djævelskab indført her i landet, så skulle der gå en mand med et flag foran hver bil og advare kreaturer og fredelige passerende. Folketinget har stort set været fjendsk altid over for biler. Det har man været under alle regeringer, og den tone er der nogle der fortsætter endnu, men jeg øjner i al fald en chance for at få brudt denne holdning over for biler.

Og så en generel bemærkning til. Det er da sjovt, at vi efterhånden ikke kan diskutere andet herinde end arbejdsløshed og indkomstskat. Det er lykkedes to grupper i dette ting at få al opmærksomhed samlet om arbejdsløshed, som alle godt ved at de ikke kan gøre noget nævneværdigt ved, og så om indkomstskatten, som vi godt ved vi alle sammen vil gøre noget ved. Dette ting skal ikke blive ved med at lammes af, at man kun kan diskutere arbejdsløshed og indkomstskat, og at alt skal føres hen til partiernes holdning til de to ting. Der er andre problemer i Danmark end disse og så det kapitalistiske samfund kontra det socialistiske.

Dette forslag er realistisk helt igennem. Vi har ikke bragt tallene, men tallene ligger åbent i dag for enhver, der overhovedet vil studere dem, og jeg skal med glæde bidrage til, at udvalget bringer dem frem. Jeg vil pege på, at hvis det er rigtigt, hvad ministeren antager, at der vil komme en betydelig vækst i vognparken, hvad sker der så ved det? Det fremførte man allerede mod mig, da jeg førte disse tanker frem i 1954, som noget forfærdeligt. Tænk, sagde man, i dag importeres der allerede 35.000 biler, hvad hvis vi kommer helt op på 50.000, sagde man i 1954. Nu indregistreres der 100.000. Det, man overser, er, og det burde ingen minister kunne overse, at dette intet har med valutaen at gøre. Den mand, som man i dag vil forhindre i at købe en bil, der i valuta koster 8.000-9.000 kr. — for det er, hvad den koster — velsigner man på enhver måde, hvis han og konen rejser til de kulinariske øer og

bruger en masse penge dér og køber skattefri spiritus med hjem, det er helt i orden, og det er jo dertil, pengene i meget høj grad går.

Jeg vil gerne understrege, at det forslag sigter naturligvis ikke i første række mod bilimportørerne, det er en ganske overfladisk bemærkning, men man skal tage hensyn til bilimportørernes forhold i en overgangsperiode, det tillader vi os at gøre opmærksom på. Derudover er dette forslag væsentligst rettet mod dem, som fru Ebba Strange talte om, nemlig dem, der bor langt fra en stationsby, langt fra bussen, og som ikke har råd til at få en bil. Og hvorfor har de ikke det? Fordi en bil i Danmark koster det samme, som to biler koster alle andre steder.

For øvrigt, hvis ministeren havde ret i dette med, at vi skal redde valutabalancen, hvad siger så EF til det? Hvad siger bileksporterende lande som England, Tyskland, Frankrig og Italien til, at Danmark kunstigt eller med indgreb holder importen af deres vigtigste eksportvare ude? Hvor længe tror Danmark man kan køre på friløb på den måde inden for EF? Men det er ikke rigtigt.

Så vil jeg lige til slut sige: for den enkelte bilejer — og det kan klart dokumenteres, det behøver vi ikke at have udvalg til, for det kan enhver regne ud — hvad betyder det så at slippe 10.000 kr. billigere i prisen? Det betyder, at man allerede det første år sparer 25 pct. i rente af 10.000, det er 2.500 kr. Desforuden slipper man for $\frac{1}{3}$ afdrag, det er 3.000, det er tilsammen 5.500 kr. Hvad koster det mere i benzin? 10 km pr. l, det er ganske almindeligt, det er ikke det laveste i hvert fald, men 10 km pr. l betyder, at manden kan køre 20.000 km på 2.000 l benzin. Det betyder, når loven er ført fuldt igennem, at han skal af med 1.000 kr. mere på et år i benzinudgifter, men han er allerede det første år sluppet 5.000 kr. billigere.

Til hr. Brixtofte blot dette: den mand, der kører meget, må også tænke på, at hans bil varer ikke ret længe, og det betyder, at det kun varer et par år, så skal han til forfra at forrente 25.000 kr. ekstra med 25 pct. og betale af over 3 år eller 2 år de 10.000 kr.

Men alt det er udvalgets opgave, det er klart. Vi har tjent ministeren og den fælles interesse i ikke at komme med nogle tal, som vi ikke helt igennem kan dokumentere, men jeg er sikker på, at med den tilslutning,

[Erhard Jakobsen.]

der har været, vil udvalget kulegrave dette. Jeg vil tro, at man også kan hente nogen vejledning hos Forenede Danske Motorejere, der for nylig har udtalt sig nogenlunde i samme retning som det, vi går ud fra her.

Kaj Hansen (DKP):

Nu fik vi at vide, at en mand med et kørselsbehov på 20.000 km får en ekstraudgift på benzin på 1.000 kr. om året, men sparer 5.000 kr., når man kan købe en bil, der er 10.000 kr. billigere. Jeg synes, hr. Erhard Jakobsen skulle gøre rede for, hvor de sidste 5.000 kr. kommer fra.

Wilhelm (VS):

Det er hr. Erhard Jakobsens bemærkning om, hvad de øvrige EF-lande vil finde sig i, der kalder mig frem; det vil jeg da gerne have uddybet. Mener hr. Erhard Jakobsen, at EF kan tvinge os til at nedsætte eller afskaffe registreringsafgiften på biler, eller mente han blot, at han f. eks. gennem sin konservative gruppe i Parlamentet vil søge at få en sådan beslutning igennem?

Ordføreren for forslagsstillerne (Erhard Jakobsen) (CD):

Jeg håber, at hr. Kaj Hansen kan deltage i udvalgsarbejdet og blive belært om noget, som allerede P. Chr. Hansens regnebog vil oplyse ham om. Jeg skal blot gentage: allerede det første år mister manden, i og med at bilen koster 10.000 kr. mere, 25 pct. — jeg går ud fra, at manden køber på afbetaling — i rente af de 10.000 kr., det er 2.500 kr. Derudover skal han afbetale de 10.000 kr. allerhøjest over 3 år, derfor lægger jeg 3.000 kr. til, det er 5.500 kr., som manden allerede det første år er kommet af med. De 2.500 kr. i rente så hr. Kaj Hansen åbenbart ganske bort fra, dem må manden jo af med, alene dette opvejer jo et par års benzinforgbrug, foruden vel at folk, der er nødt til at bruge deres bil, som oftest gennem deres aflønning sikrer sig en eller anden godtgørelse for det, det går på omkostningerne, men det går ikke direkte ud af mandens egen pung.

Det sidste er næsten ikke værd at svare på. Jeg har ikke den indflydelse i EF, og jeg ville naturligvis ikke bruge den på den måde, men Danmark kan vel ikke se bort fra, at når vi gang på gang kommer og anfører

over for andre lande i EF, at de skal lade være med at lave noget og have nogle ordninger, der skader vores eksport af det og det, så kan man vel ikke se bort fra, at vi en dag mødes med det argument: hvordan er det, Danmark behandler bilen, som er en vigtig eksportartikel for 4 af EFs lande? Det er dog logik, det kan man forudse med en lille smule forudseenhed.

(Kort bemærkning).

Kaj Hansen (DKP):

Jeg ved ikke, om hr. Erhard Jakobsen skal have hjælp i udvalget til at fortsætte sit regnestykke, men udvalget tager ikke hensyn til, om manden køber på afbetaling, eller han køber kontant. Det, udvalget tager hensyn til, er, hvad det kommer til at koste samfundet. Det er jo ganske enkelt at svare på. Når en mand på 5 år får en øget benzinafgift på 5.000 kr., men køber en ny vogn og han får den 10.000 kr. billigere, hvem skal så betale differencen? Skal samfundet?

(Kort bemærkning).

Wilhelm (VS):

Nu var det jo en lidt anden udgave. Nu var det noget med, at enhver kunne se det som en logisk konsekvens, at på et eller andet tidspunkt måtte de 4 lande, der var store bileksportører, stille sådanne krav. Og man kan da godt komme og sige, at det forventer vi, og af hensyn til kyllinger, ost og smør osv., vi skal se at få solgt, skulle vi ændre på vores skatte- og afgiftspolitik. Er det det, hr. Erhard Jakobsen mener? Men så er det jo noget andet end at stå her og sige, at det skyldes hensynet til kvaliteten af den danske bilbestand og ting og sager. Mener hr. Erhard Jakobsen, at fordi han forventer et sådant pres og måske selv spiller lidt op til et sådant pres fra de 4 store bileksportørende lande i EF, så må vi til at indrette os på det i vores skatte- og afgiftspolitik?

Brixtofte (V):

Det var en bemærkning fra hr. Erhard Jakobsen, der forvirrede mig lidt, idet hr. Erhard Jakobsen talte om, hvordan udlandet vil betragte vores måde at behandle bilen på. Har jeg ikke opfattet det rigtigt, når jeg har opfattet det sådan, at afgifterne til registreringsafgift og afgifterne på benzin alt i alt skal give det samme provenu før

[Brixtofte.]

som efter dette forslags vedtagelse, og at det bare er en omfordeling, der finder sted fra registreringsafgift til benzinafgift, således at det samlede provenu for statens vedkommende bliver uændret, således at vi alt i alt behandler bilen ens set fra en provenubetragtning? At det er et spørgsmål om, hvorvidt man skal betale ved registreringen, eller man skal betale i forhold til antal km? Hvis det er rigtigt opfattet, så kan jeg ikke være enig med hr. Erhard Jakobsen i, at det ikke betyder en forskydning fra dem, der kører lidt, til dem, der kører meget. For netop i mange landdistrikter kører man forholdsvis mange kilometer pr. bil i forhold til mange søndagsbilister, og der vil da være en byrdefordelingsforskydning i forbindelse med en sådan omlægning.

(Kort bemærkning).

Ordføreren for forslagsstillerne (Erhard Jakobsen) (CD):

Jeg skal så for sidste gang klargøre det synspunkt, jeg førte frem om EF. Det var i relation til ministerens bemærkning om, at den foreslåede ordning kunne true valutabalancen. Så sagde jeg: hvordan vil man i EF se på, at Danmark benytter dette middel til at klare sin valutabalance, bortset fra at jeg ikke troede på, at argumentet var gyldigt, det sagde jeg først. Men hvis det er det, hvordan vil man så i EF se på, at Danmark ved at lægge høje afgifter på bilers indkøb sikrer sig en lavere import af biler? Og dermed er svaret givet til hr. Brixtofte, fordi afgiften på benzin, den rammer alle — det er for øvrigt også svaret til hr. Kaj Hansen — afgiften på biler svares kun af dem, der køber bil. Afgiften af benzin svares af alle, og derfor er der ikke noget regnestykke, der ikke går op. Det går ganske udmærket op. Måske endda således, at hvis det går sådan, som ministeren forudser, at der bliver så mange flere biler, så behøver vi ikke at lægge 50 øre på benzinen, så kan det gøres med mindre for at nå op på det provenu, som man i dag får. Jeg har regnet med 10.000 kr. af 100.000 biler, det er 1 milliard kr., og ved benzinafgiften regner man med 20 øre i indtægt til staten for hver liter, og derfor skulle de to ting gå op. Men det er klart, at bliver der flere biler til at bruge benzin, og er benzinforbruget pr. bil det

samme, så bliver det en lavere afgift pr. l, man skal tage, end det ellers er. Men det må udvalget alt sammen hente skøn over. Det kan man ikke forlange af den menige folketingsmand.

Ministeren for skatter og afgifter (Svend Jakobsen):

Jeg forstod her i sidste omgang, at bemærkningen om EF var rettet som en art spørgsmål til mig. Jeg har ikke mange bemærkninger at gøre til det. Der var jo et flertal her i tinget, der, som jeg nævnte, for halvandet år siden gennemførte en tidsbegrænset, meget høj forhøjelse af registreringsafgiften. Jeg mener også, centrumdemokraterne var blandt dette flertal. Jeg er ikke bekendt med, at der kom nogen negativ reaktion fra EF's side, og i øvrigt er det jo sådan, at det ligger uden for det område, som EF kan gøre indsigelse imod, det fremgik også af de bemærkninger, hr. Erhard Jakobsen gjorde. Jeg tror altså ikke, der er nogen risiko for, at man fra EF's side vil gøre nogen form for indsigelse mod, at vi opretholder en ordning, som har været gældende længe. Det er i hvert fald ikke regeringens vurdering, at der skulle være hverken hjemmel til eller ønske om at gøre indsigelse mod den danske registreringsafgift.

Hagen Hagensen (KF):

Jeg synes blot, det skal være sagt, at det er rigtigt, som hr. Erhard Jakobsen siger, at benzinafgiften vil komme til at ramme alle, men det er vel også netop det, der skal overvejes meget nøje, for det bliver en fordyrelse også for den erhvervsmaessige transport og dermed for hele vores omkostningsniveau. Det må vi kigge nærmere på, når vi skal overveje disse ting. Der er meget store ting på spil.

(Kort bemærkning).

Ordføreren for forslagsstillerne (Erhard Jakobsen) (CD):

Jeg kan naturligvis være ganske enig med hr. Hagen Hagensen i, at der skal gøres nogle overvejelser. Jeg tvivler ikke om, hvordan disse overvejelser falder ud, men det skal blive slutningen af arbejdet, ikke begyndelsen.

Og så blot til ministeren og til mine kolleger i salen: jeg har ikke ønsket en eneste

[Erhard Jakobsen.]

gang at dække mit forslag ind under, hvad EF vil. Jeg har bare ønsket at sige, at hvis ministeren anfører som argument over for mig, at dette kan medføre pres på valutabalancen, så siger ministeren dermed til EF: i Danmark ønsker man at skøtte og bevare sin valutastilling ved at hindre import af udenlandske biler. Så siger jeg: det er nok ikke et godt argument at føre frem, for det kan man i hvert fald komme til at høre for, når vi så kommer og peger på nogle af de ordninger, som vi synes er urimelige hos de andre. Dette er en åbenbart urimelig ordning, vi opretholder over for bileksporterende lande. Jeg skal nok lade være med at gøre EF opmærksom på det.

Hermed sluttede forhandlingen.

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 næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om ændring af lov om vægtafgift af motorkøretøjer m. v.

(Lovforslag nr. 66. Fremsat 7/11 75).

Formanden:

Sammen med denne sag foretages den sidste sag på dagsordenen, nemlig:

Første behandling af forslag til lov om ændring af lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m. v. og lov om afgift af benzin.

(Lovforslag nr. 67. Fremsat 7/11 75).

Lovforslagene sattes til forhandling.

Ove Hansen (S):

Det er kun få bemærkninger, jeg har at gøre til de to lovforslag.

Med hensyn til lovforslaget om vægtafgift

vil jeg gerne sige, at det er mere af teknisk art, og derfor har jeg næsten ingen kommentarer at gøre til det, ud over at jeg er tilfreds med, at den fortrinsstilling, man havde med hensyn til panteret i biler, hvor vægtafgiften ikke var betalt, fjernes nu. Man har jo mulighed for på anden vis, hvis ikke afgiften betales, at få pengene ind, i kraft af at man kan fjerne nummerpladerne.

Lovforslaget om registreringsafgift er nærmest af redaktionel karakter, man foretager nogle ændringer. Dog kommer der en lille ændring med hensyn til benyttelse af hyrevogne. Jeg finder denne ændring tilfredsstillende, og mit parti kan medvirke til begge lovforslagenes vedtagelse.

Brixtofte (V):

Venstre kan ikke allerede nu tage stilling til de enkelte forslag. Vi ønsker disse forslag, der af karakter er meget tekniske, drøftet igennem i udvalget og belyst fra forskellig side, inden venstre tager stilling til de enkelte forslag.

Voigt (FP):

Modsat partiet venstre har fremskridtspartiet drøftet disse forslag og finder, at der er så meget godt i begge forslagene, at vi kan støtte en stor del af det et langt stykke hen ad vejen. Vi synes, det er en god idé med forslaget om, at afgiften skal flyttes fra sættevognen over til den trækkende vogn, og vi deler også ministerens opfattelse med hensyn til de i forslaget foreslåede ændringer for veteranbiler, den ny opkrævningsform for afgiften, og at statens panteret skal ophøre.

Der er naturligvis også ting, vi vil drøfte i udvalget, f. eks. med hensyn til de såkaldte papegøjeplader og varesidevognene. Det er jo nok et spørgsmål om afgiftstabellen, vi dér skal ind på.

Så synes vi også, at ministeren burde have ophævet den paragraf, hvorefter socialministeren skal dirigere, hvem der skal have et nedslag i vægtafgiften, på nøjagtig samme måde som man gjorde det i forslag nr. 67 med registreringsafgiften. Vi mener i fremskridtspartiet, at det må henhøre under den sociale bistandslov, der træder i kraft næste år.

Vi synes, det er en god idé, at man nu gør noget legalt, der har været brugt igennem mange år. Det har været således, at er-