

[Ninn-Hansen.]

sitionen. Vi har stillet det ændringsforslag, som vi skitserede ved første behandling. Det ærede medlem har haft lejlighed til at tage stilling til det, og vi har med det samme erklæret, at vi var forhandlingsvenlige med hensyn til dette forslag om en aftrapningsordning. Vi har erklæret os villige til at drøfte såvel aftrapningens påbegyndelse som tidsintervallerne og tempo. Ja, selv ikke provenuet har vi ønsket at holde uden for diskussionen. Vi har sagt, at vi ønskede ikke forhøjelserne efter dette lovforslag gennemført, men vi har ikke afvist nogen diskussion om det i udvalget; vi har derimod mødt en afvisning fra den højtærede finansminister. Selvfølgelig måtte vi kræve det, der er det afgørende, nemlig at der sker en fuldstændig afvikling, og at man på nuværende tidspunkt får fastsat et begyndelsestidspunkt. Vi ved jo fra andre lovgivningsanliggender, hvordan man dér har bestemt, at der skal ske en afvikling, men glemt at fastsætte tidspunktet, og vi ved også, hvordan det er gået, at vi ikke har fået nogen afvikling endnu.

Jeg skal ikke bede det ærede medlem hr. Kirkegaard og det ærede medlem hr. Tholstrup om at give en forklaring på, hvorfor ikke de er med i vor indstilling, for den forklaring kan simpelt hen ikke gives. Det er ganske givet, at med de synspunkter, de to ærede medlemmer og deres partier har haft, kan de ikke give en forklaring på, at de ikke ønskede at støtte os i udvalget i denne sag, men jeg vil dog vægre mig ved at tro, at i hvert fald det ærede medlem hr. Tholstrup med sin stemme vil være med til at hindre, at vi får gennemført en aftrapningsordning.

Regeringens forslag betyder, at køberen af et motorkøretøj bliver belastet med en afgift, der overstiger vognens standardpris. Mere end 100 pct.s tillæg er der altså tale om. Det er over 300 mill. kr., som køberne skal betale årlig til staten. Når man hertil lægger de midlertidige og faste benzin- og vægtafgifter, nærmer vi os altså en årlig

motorbeskatning på 900 mill. kr. — så meget er det, den højtærede finansminister vil lægge beslag på her. Vi ved, hvad det betyder, det ærede medlem hr. Holmberg har omtalt det: det betyder omkostningsforhøjelser, det betyder store vanskeligheder for erhvervslivet, for vi ved jo alle, at transporten på vejene betyder mere og mere, og man kan vel undres over, at på et tidspunkt, da vi alle sammen er klar over, at det drejer sig om at sænke omkostningsniveauet for at gøre dansk produktion, danske erhverv, bedst muligt stillet i konkurrencen med andre lande, mener man, at man skal gå den vej at forhøje omkostningsniveauet. Men det mener vi altså ikke.

Jeg tror dog ikke, at den højtærede finansminister er helt uvidende om transportens betydning. I hvert fald når det gælder knallerterne, har man indtryk af, at den højtærede finansminister kan se værdien af, at folk kan køre til deres arbejdsplads. Der er et misforhold i den højtærede finansministers holdning til de forskellige transportmidler. Den afgiftsfri, men langt fra støjfri knallert har den højtærede finansministers bevågenhed, medens den mand, der skal købe et motorkøretøj, som er lige så vigtigt i transporten til det ene og andet formål, skal belastes med afgifter på mere end 100 pct. Jeg kan ikke se, at det har noget med retfærdighed at gøre og noget at gøre med en rimelig fordeling af byrderne.

Det, der imidlertid har interesse i forbindelse med dette lovforslag, er, om de to partier, det radikale venstre og retsforbundet, fortsat vil følge den kurs, de har anlagt i forbindelse med det. Vi vil altså nu få en permanent omsætningsafgift på 300 mill. kr. årlig eller mere; i hvert fald skal jo det meste af den gøres permanent. Man vil afvikle de 40 mill. kr. over 5 år, men man vil gøre det meste af de ca. 260 mill. kr. permanent, og der er her tale om en forhøjelse, en forhøjelse på 175 mill. kr. i forhold til den tidligere omsætningsafgift; hvis vi tager den kommende aftrapning i betragtning, er