

[Johan Asmussen.]

med en nedskæring af afskrivningsprocenten fra 30 til 20 og foreslås en regel om, at der overhovedet ikke må afskrives over et loft på 35.000 kr. Endelig, og ikke mindst, er der stærkt optræk til en forhøjelse af den almindelige omsætningsafgift, som vil virke dobbelt inden for bilområdet, dels direkte, dels fordi registreringsafgiften først beregnes efter, at den almindelige omsætningsafgift er pålagt.

Hele dette kompleks af særlige beskatningslove for bilkørslen er — det kan siges ganske kort — en direkte og en indirekte belastning af erhvervslivets omkostninger, som, man kunne næsten sige for gud ved hvilken gang, er med til at forringe dansk erhvervslivs konkurrenceevne. I forvejen har vi verdensrekord i bilskatter. Vi ligger i toppen af alle andre mig bekendte skattesatser for biler, og med det, der nu er i gang, vil man altså komme endnu højere op.

Mit partis ordfører under buketdebatten tog den stilling med hensyn til vægtafgiften, at det kunne vi efter omstændighederne gå med til. Vi kan efter omstændighederne også gå med til en rimelig beskatning af bilkørslen og, for så vidt der er tale om vægtafgiften, gå med til en vis forhøjelse, men det er for os afgørende, at de forhøjelser, der bliver tale om, bliver ligelige i forhold til alle de andre områder. Vi kan ikke gå med til en forhøjelse, der alt i alt rammer bilkørslen endog meget væsentlig hårdere end de andre områder, og det mener jeg der vil blive tale om her.

For at vi kan få et klart billede af, hvordan forholdet med hensyn til forhøjelser er mellem de samlede forhøjelser for bilkørselområdet, for motorområdet, og alle de andre, som er i søgelyset, vil jeg opfordre den højtærede finansminister til under anden behandling at oplyse, hvor stor den årlige skattebyrde er på almindelige vogne inden for visse almindelige standardtyper. I forbindelse hermed bør man foretage en fordeling af engangsafgifterne over en normal brugsperiode, f. eks. 4 år, og en fordeling af

benzinafgifterne efter en årlig gennemsnitskørsel på 15.000-20.000 km, så man her gør op: hvad koster så kørslen i statslige skatter og afgifter pr. år, og hvilken procentvis stigning i den årlige skattebyrde bliver resultatet af alle de foreliggende forhøjelser under ét? Denne forhøjelse på motorområdet kan man så sammenligne med forhøjelserne af alle de andre punktskatter, og jeg har indtryk af, at det så vil vise sig, at der på dette område er en så væsentlig forskelsbehandling, at vi ikke vil kunne gå med til det.

Af disse ord fremgår, at mit parti ikke kan støtte det foreliggende lovforslag.

Finansministeren (Poul Hansen): Jeg takker de ærede ordførere for mere eller mindre velvillig modtagelse af dette lovforslag. Den eneste, som gik frontalt imod mig, var jo den sidste, og det havde jeg heller ikke ventet anderledes.

Jeg synes i og for sig ikke, at der er grund for mig til at gøre mange bemærkninger, for de videre forhandlinger om denne sag må nu finde sted i sammenhæng med de øvrige forhandlinger om de finansielle spørgsmål. Der er måske dog lige et par ting, som jeg for god ordens skyld må have sagt.

Der blev gjort en bemærkning om den stykvisse fremkomst af disse finansielle lovforslag, og jeg tror, det var det ærede medlem hr. Poul Møller, der mente, at det var, fordi det var et særlig stærkt afgiftsbelagt område, at dette lovforslag først var kommet så sent. Jeg vil dertil sige, at jeg har fra begyndelsen af hele denne finansielle operation tænkt mig, at dette skulle med, men jeg havde også tænkt mig, at den fremgangsmåde kunne være mulig, at vi ikke behøvede at rykke offentligt ud med forslaget før på et meget sent tidspunkt umiddelbart før gennemførelsen, netop for ikke at fremkalde en indkøbsbølge. Nu kom det, som det ærede medlem vil vide, til at ligge sådan i udvalget om afgifterne, at jeg måtte give oplysning om, hvad det næste trin, den anden buket, var, og det nødvendig-