

[Egon Jensen.]

også tilsyneladende dulmet hen, der har nemlig aldrig været nogen slagside. Mit parti er helt klar over, at foranstaltninger som dem, der her ønskes gennemført, ikke er populære, men vi tror, at der efterhånden vil fremkomme en mere nøgtern bedømmelse ud fra de synspunkter, som har været afgørende for deres fremsættelse og gennemførelse.

Der er som nævnt under finanslovdebatten ikke tale om en kriseforanstaltning, men om en foranstaltning, som skal hjælpe til at administrere en stærk velstandsstigning, der skal fortsætte, en velstandsstigning, som formanden for Dansk Arbejde, civilingeniør Svend Mansted, ifølge dagbladet Aktuelt har betegnet som den største i landets historie, idet vor samlede aktivitet, målt i faste priser, er steget med 50 pct. fra 1954 til 1964. Civilingeniør Mansted siger endvidere, at vor opsparing i disse 10 år er steget fra 18 pct. til 22 pct. af nationalproduktet. Det vil igen sige, at opsparingen er steget stærkere end privatforbruget; men det er altså ikke nok. Derfor ønsket om kasseoverskud.

Til de 5 lovforslag, som tilsammen skal indbringe 250 mill. kr., skal jeg gøre nogle bemærkninger.

Den højtærede finansminister har allerede sidst i marts gjort opmærksom på, at der ville fremkomme erstatningsforslag til dækning, bl. a. forslag om afgift ved salg af brugte biler. Det skal erkendes, at afgifterne på nye biler her i landet er meget høje, men det har jo ikke været til hinder for en voldsom udvidelse af bilparken, således at der i 1964 blev indført ca. 110.000 biler. Dette har betydet, at der også har været en livlig omsætning af brugte biler; det foreliggende lovforslag skal jo træde i stedet for forslaget om forhøjelse af benzinafgiften, som ikke blev gennemført. Om man synes mere eller mindre godt om dette, må den enkelte gøre op med sig selv, kendsgerningen kommer man ikke uden om, nemlig at pengene skal ind, eller sagt på en anden måde: forbruget skal begrænses. Hellere en høj beskæftigelse og nogle større afgifter end det omvendte. Der er i denne forbindelse den lille trøst, at der har været rige muligheder for at anskaffe sig en vogn uden afgift, hvis man absolut skulle have én,

Finansministeren skønner, at den foreslåede afgift vil indbringe ca. 170 mill. kr. på årsbasis og altså noget mindre i indværende finansår. Afgiften er foreslået til ca. 3 gange vægtafgiften for biler under 5 år og ca. 2 gange vægtafgiften for biler over 5 år; om der skal være flere intervaller, må man vel se nærmere på i udvalget.

Selve fremgangsmåden ved opkrævningen af afgiften er jo meget enkel, men det er klart, at der er og at der vil blive protesteret mod denne afgift. Automobilforhandlerne har protesteret og kalder bl. a. afgiften asocial. Jeg forstår udmærket godt, at branchen protesterer, men så bør man vel gøre det ud fra erhvervsinteresser i stedet for at „pakke det ind“. Jeg har aldrig hørt, at handel, herunder automobilhandel, bortset fra enkelte tilfælde havde socialt sigte. Mange mennesker med mindre indkomster har jo forkøbt sig på brugte biler og på den måde fået deres økonomi ødelagt; men det har selvfølgelig intet med dette lovforslag at gøre. Vi er ikke på nogen måde modstandere af bilismens fremtrængen og ser gerne, at alle får mulighed for at få en bil, men det må ikke ske på bekostning af en ødelagt økonomi. Selv om man lagde endnu højere afgifter på nye biler, ville det kun betyde, at prisen på de brugte biler steg tilsvarende, og selv om den foreslåede afgift vil tynde, er man til en vis grad selv herre over, hvornår den skal få virkning.

Om den foreslåede forhøjelse fra 12 til 15 pct. af tolden på biler importeret fra lande uden for EFTA skal jeg ikke gøre mange bemærkninger. Den vil bl. a. betyde, at svenske og engelske biler ikke rammes. Biler fra f. eks. fællesmarkedet, der samles her i landet, rammes heller ikke af forhøjelsen, så det bliver vel hovedsagelig Ford- og General Motors-biler, det går ud over. Der har været meget røre omkring dette forslag, og man kan jo stille sig det spørgsmål, om der overhovedet kan gøres noget som helst for at få bedre balance mellem import og eksport i forholdet mellem f. eks. Danmark og Vesttyskland; de må gøre noget, men vi må tilsyneladende ikke.

Om forhøjelsen af afgiften på parfume- og toiletartikler m. v. fra 33 $\frac{1}{3}$ til 40 pct. af detailprisen skal jeg kun bemærke, at her bliver det altså dyrere at vedligeholde og forskønne. Forslaget forbyder ikke, at