

[Egon Jensen.]

tere, at der er tale enten om hastværksarbejde eller et bevidst sigte, nemlig i spørgsmålet om de såkaldte papegøjepladevogne. I finansministerens oplæg fastslås det, at de nuværende papegøjevogne kan køre på samme rettigheder eller betingelser, indtil de udgår af vognparken. Men finansministeren måtte da vide, at der er tale om en ganske speciel vogntype, som kun leveres til det danske marked, d.v.s. at forhandlere, der i tiltro til lovens bestemmelser har sådanne vogne på lager eller har afgivet bindende kontrakt om levering af denne specielle vogntype, ville komme voldsomt i klemme i tilfælde af lovvedtagelsen, når disse vogne med blændede sideruder skulle indregistreres som personvogne. Her har finansministeren måttet give en anden indrømmelse, og ændringsforslaget går da også ud på, at vogne, der er på lager, kan indregistreres indtil den 1. juni, og vogne, der senest 13. maj er købt på bindende kontrakt, kan indregistreres indtil 1. januar 1970.

Der er tale om to eklatant store brølere, som finansministeren søger at rette op, og selv om vi må erkende, at der er tale om en mildnelse af lovforslaget, må vor stilling være den, at vi undlader at stemme, idet vi tidligere har sagt, og det stadig væk er vor opfattelse, at vi ikke kan medvirke til lovforslagene gennemførelse, men hellere ser dem taget af bordet.

Jeg sagde ved første behandling, at det ville ramme i titusindvis af lønmodtagere. I masser af tilfælde ville industrien ikke kunne virke, hvis ikke arbejderne var blevet motoriseret i den udstrækning, som tilfældet er i dag, så der er altså ikke tale om en luksus i forbindelse med biler. Mange industrier henter deres arbejdskraft langt borte fra, f. eks. fra hele Sjælland til industrier, der ligger i Nordsjælland eller her omkring København, og den eneste transportmulighed er netop bilen. At finansministeren ved første behandling søgte at bagatellisere omkostningsforøgelserne er en anden sag, men afgiftsforhøjelsen slår igennem i mange led netop på et tidspunkt, hvor erhvervene er yderligere spændt hårdt for på pengemarkedsområdet, som hr. Ivar Nørgaard omtalte.

Så er der finansministerens lovforslag om,

at benzinen forhøjes med 6 øre. Det bliver jo reelt 7 øre, når momsen er lagt til. Mange erhvervsdrivende, specielt de, der kører med persontrafikbiler, har ikke mulighed for at få godtgjort momsen, og mange har ikke mulighed for at lægge på prisen af hensyn til, at de stadig væk skal opretholde et nogenlunde antageligt passagerantal. Ser man yderligere på afsmitning i de mange led, kan det meget let forekomme, at forhøjelsen ikke bare bliver fordoblet, men forøget flere gange. Der har været en vis konkurrence på benzinområdet, men den kan ikke rigtig slå igennem på grund af literafgiftens højde i forhold til importprisen. I øjeblikket er der tale om ca. 6 øre i prisforskel, og den procentvise prisforskel bliver mindre og mindre, jo højere literafgiften bliver.

FDM har foreslået, at man gik over til en delvis værdiafgift i stedet for udelukkende literafgift. Jeg tror, man skal tage denne idé alvorligt. Man kommer ikke rigtig i gang med en priskonkurrence på dette område, hvis man ikke betræder nye veje. Vi har vel nærmest benzinmonopol her i landet, idet ca. 70 pct. leveres af de tre største selskaber; tager vi de fem største selskaber, er vi oppe på over 80 pct. Finansministeren vil sikkert indvende, at man vil konkurrere på afgiften, og at de store firmaer så let som ingenting kan udkonkurrere de mindre virksomheder inden for branchen. Hertil er at sige, at man har hele registret at spille på med hensyn til en omlægning, nemlig fra 0 og til 200 pct. værdiafgift, men for enhver overførsel af en del af literafgiften gælder det, at der bliver større mulighed for konkurrence, og prisforskellen bliver mere udtalt. Hvis de store firmaer endelig skulle forsøge en dumping, har vi jo monopoltilsynet, som kan fastlåse de nye priser på et lavere niveau. Samme monopoltilsyn var jo ganske vaks, da benzinselskaberne for nylig satte priserne ned med 1-5 øre. Og så har finansministeren jo i øvrigt en række af fortrinlige rådgivere, som kan fortælle, hvordan man trods en delvis værdiafgift kan få det samme provenu ind på benzinafgiften. Jeg tror, at finansministeren alvorligt skal overveje sagen, og jeg hører gerne ministerens mening om dette problem.

Automobilfabrikanter og -importører har jo udtalt sig meget kraftigt i denne sag.