

[Egon Jensen.]

Man har udtalt, at man ganske simpelt nægtede at tro på, at det kunne være rigtigt, at man ville forhøje varevognenes priser med 50 pct. Man havde aldrig nogen sinde før været ude for en forhøjelse af denne størrelsesorden på en del af vognparken, specielt ikke på transportområdet. Spørgsmålet er nu, om ikke erhvervslivet vil gå over til større vogne, altså til vogne over 3 t; det vil samfundsmæssigt ikke være nogen fordel. Der vil både være tale om større valutaomkostninger og større forbrug af brændstof, altså en u hensigtsmæssig udnyttelse. Tilbage står, at man pålægger erhvervslivet større omkostninger. Disse omkostninger kan erhvervene kun få betalt gennem højere priser, som igen vil påvirke konkurrenceevnen. Vi er ikke i overophedningens tegn, som det flere gange er fremhævet. Der kan i hvert fald kun være tale om ganske specielle, afgrænsede områder.

Finansministeren afviste ved første behandling, at der var tale om social slagside, men det er der, fordi kun de økonomisk svagest stillede bilfamilier — man erindre sig, at 70 pct. af samtlige husstande har bil — ikke har nogen mulighed for at få dækket den ekstra kørselsomkostning som erhvervsudgift, og altså selv må bære de forhøjede afgifter, hvortil kommer forhøjede varepriser. De tyndest befolkede egne med de ringeste trafikmuligheder må bære en relativ større del af afgiftsforhøjelsen end det øvrige land, og endelig rammer det lønmodtagere, der bruger deres bil som arbejdsredskab til og fra arbejdspladsen. Det såkaldte stabile omkostnings- og prisniveau, som regeringen hævder at den sigter imod, bliver i hvert fald illusorisk. Erhvervslivet, som man også hævder at ville stimulere, bliver i stedet stækket yderligere i sine konkurrencemuligheder. Altså straffer man det danske erhvervsliv, fordi nogle har spekuleret i valuta.

Finansministeren og regeringen for så vidt også kan så selv tage op til vurdering, hvordan man definerer ordet „erhvervsvenlighed“. Hvis man skal tage de mange erhvervsprotester og de borgerlige blades lederartikler som vurderingsgrundlag, må ordet „venlighed“ i hvert fald erstattes af det modsatte. At man så midt i al denne bedrøvelighed er begyndt at udstede tillids- erklæringer til hinanden, kan kun under-

strege den kedelige situation, regeringssamarbejdet åbenbart befinder sig i. Parter, der samarbejder, plejer ikke at være nødt til at udstede tillids erklæringer til hinanden. Samarbejdet burde jo hvile på en gensidig tillid. Til gengæld kan vi ikke udstede nogen tillids erklæring hverken til finansministeren eller til nogen anden del af den side af salen, som regeringen repræsenterer. Man ligger, som man har ret.

Som jeg tidligere har sagt, finder vi det hverken rimeligt eller rigtigt at foretage denne finanspolitiske stramning, som kun kan få til følge, at omkostningerne stiger; at priserne stiger, og at ledigheden bliver større. Det er for smed at rette bager. Udvalgsarbejdet har ikke givet os større lyst til at være med, og vi må fortsat være af den opfattelse, at det var bedst, at lovforslagene blev taget af bordet.

Haunstrup Clemmensen: Jeg skal først gøre nogle bemærkninger vedrørende selve ændringsforslagene og derefter fremsætte nogle få synspunkter vedrørende den generelle økonomiske politik, der danner baggrund for de her til behandling værende forslag.

Det konservative folkeparti kan tiltræde de stillede ændringsforslag nr. 1, 2, 3 og 4 til lovforslaget om omsætningsafgiften. Vi finder, at ændringsforslagene nr. 1 og 2 er særdeles velbegrundede derved, at de åbner en mulighed for, at alle vare- og lastvogne kan bevare mulighederne for at transportere personer, der skal anvende materiellet på vognen, til eller fra arbejdspladsen. Vi synes, det er fuldstændig rigtigt, at denne bestemmelse nu genindføres, og jeg kan såmænd godt medgive den socialdemokratiske ordfører, at også vi helst havde set, at der havde stået således i det oprindelige fremsatte lovforslag.

Ændringsforslagene nr. 3 og 4 drejer sig om en række overgangsordninger, der skal sikre, at de varevogne, der specielt er fremstillet med henblik på det danske marked, også kan leveres til dette marked. Også det synes vi er rimeligt og naturligt.

Derudover vil jeg gerne erindre om, at der under udvalgsarbejdet — ligesom i øvrigt under tidligere udvalgsarbejder om disse afgiftsområder — har været en diskussion vedrørende siderudeproblemet i vare-