

[Sigsgaard.]

ren har tallet præsent. Der er jo dér i realiteten tale om et rentefrit lån, og et sådant lån koster jo ellers i hvert fald 12 pct. af, skal vi nu sige, det er 750 mill. kr., staten har liggende ude i bilhandlernes kasser, det er næsten 100 mill. kr. Det vil altså sige, at henstanden betyder en renteforøring hvert år på 100 mill. kr., og at gaven i øvrigt bliver større hvert år, fordi der importeres stadig flere biler. Man kan godt sige, som det er blevet sagt her, at det stort set er en videreførelse af de tilstande, der hidtil har rådet, men hvis de tilstande nu er urimelige, synes jeg nok, man lige kan pege på, at man kunne benytte lejligheden til at ændre på dem.

Gennem den regel finansierede staten jo også delvis den hamstring af biler, der fandt sted før momsforhøjelsen og i anledning af momsforhøjelsen, og denne voldsomme forbrugsudvidelse var jo faktisk i strid med regeringens forbrugsbegrænsende politik, som jeg i øvrigt ikke skal tage stilling til ved denne lejlighed. Det ville have været undgået, hvis registreringsafgiften skulle være faldet med det samme. Men i stedet for gav staten altså firmaerne 4 måneder til at finde finansieret i og muliggjorde derved den store hamstring og forbrugsudvidelse, der ved den lejlighed fandt sted.

Jeg synes altså, man skulle benytte lejligheden til nu at stramme betingelserne, således at der ikke var disse 3-4 måneders kredit og staten altså ikke skulle have så mange penge liggende ude i en situation, som man kalder økonomisk vanskelig.

Den næste bemærkning: hvis afgiften ikke betales, når de 3-4 måneder er gået, er renten — jeg ved ikke, om man kan kalde det en strafrente — 1 pct. om måneden, og dér vil jeg stille det spørgsmål: er det nu rimeligt, at staten kun beregner sig 1 pct., når bilfirmaerne selv tager 1 $\frac{5}{6}$ pct. om måneden ved deres afbetalingshandler, er det ikke næsten lidt for large over for selskaberne? De har oven i købet i forvejen fået 3-4 måneders kredit, og så slipper de med 1 pct.

om måneden; det er meget lidt også i betragtning af det renteniveau, vi i øvrigt er oppe på her i landet. Jeg synes altså, at den rente burde være højere, og så burde man i øvrigt tvinge de ågerrenter, der tages ved afbetalingshandel, ned, men det er jo en sag, der skal diskuteres i morgen.

Den sidste bemærkning: i en tid, hvor der snakkes meget om økonomisk krise, og at lønmodtagerne skal holde igen, kunne man egentlig godt holde igen på forbruget af store og dyre biler, og der er en tendens til, at forbruget i stadig højere grad flyttes over på store, dyre biler. Man kunne sætte afgiften op på de store biler og ned på de små biler. På den måde kunne man begrænse valutaforbruget, man kunne formindske forureningen en ganske lille smule, og måske kunne man også gøre vejene lidt mindre overfyldt; det sidste kan dog nok diskuteres.

For biler, der på gaden koster over f. eks. 31.000 kr., kunne man sætte afgiften, som i dag er 156 pct., op til et par hundrede procent og for de helt dyre biler måske sætte den endnu højere op, og så kunne man til gengæld sætte afgiften på biler, der på gaden koster under 21.000-22.000 kr., tilsvarende ned. Ved en sådan reform ville der blive færre dyre Volvoer, og hvad de nu hedder, og flere billigere Mascotter og Renaults; det var vel egentlig en meget fornuftig ting, når vi nu ellers efter regeringens mening skal holde igen på alle mulige områder, og det kunne godt indrettes sådan, at staten fik nogenlunde lige mange penge ind.

Det var et lille punkt, som jeg også synes man kunne tage op under udvalgsbehandlingen, når nu finansministeren på andre punkter er så venlig at invitere folketingsmedlemmerne til at gennemføre ændringer, som han ikke selv stiller forslag om. Lovforslaget kan altså udmærket laves om, så det bliver godt, men det er ikke godt nok, som det nu ser ud.

Finansministeren (Poul Møller): Jeg vil gerne takke for den velvillige behandling, disse to lovforslag har fået.