

Bestemmelsen må altså ud fra et fordelingspolitisk, finanspolitisk og pengepolitisk synspunkt anses for at være helt urimelig.

Ændringsforslagene sættes først til forhandling.

Egon Jensen: Ved anden behandling af dette lovforslag vedtog folketinget et ændringsforslag, som gik ud på, at der for motorkøretøjer indtil 3 t skulle betales 40 pct. af vognens værdi i afgift, mens der for vogne mellem 3 og 4 t skulle betales 4.000 kr. i afgift; det var ud fra den betragtning, at man ikke mere skulle kunne købe afgiftsfri vogne lige over 3 t og dermed diskriminere vognene under denne vægtgrænse.

Dengang sagde jeg, at vi formentlig ikke havde fundet de vises sten, og at vi kunne betragte ændringen som en førstebehandling, og det kom til at holde stik. Jeg vil heller ikke påstå, at vi med det ændringsforslag, vi nu skal behandle, har fundet de vises sten, men alt skal jo have en ende, og vi skal finde en løsning, som er så rigtig som vel muligt.

Jeg tror, at dette ændringsforslag er bedre end det, vi vedtog ved anden behandling, selv om jeg skal erkende, at ændringen må og vil ramme en række vogntyper, som til gengæld har haft en vældig fordel af den ændring, som skete i 1969, og som mit parti dengang advarede imod. Efter 1969-ordningen fik alle varevogne over 3 t en vældig fordel; idet de var afgiftsfri i modsætning til vogne under 3 t, som måtte betale halv personvognsafgift, som til og med er progressiv.

Efter nye forhandlinger i udvalget er vi nu enedes om et nyt ændringsforslag, som går ud på, at der for varevogne indtil 2 t betales 40 pct. i afgift af vognens værdi, mens der for vogne mellem 2 og 3 t betales 5.000 kr. i fast afgift og for vogne mellem 3 og 4 t betales en fast afgift på 4.000 kr.

Jeg tror, at dette ændringsforslag er bedre end det første, selv om jeg blankt erkender, at der stadig væk er skævheder, som vil ramme dem, der har haft en stor fordel fra før 1969. Jeg tror også, at med dette ændringsforslag vil man stort set nå til, at folk køber den vogn, som de virkelig har brug for, uden at skele til afgiftsbelastningen. Man vil altså ikke købe større vogne end nødvendigt i det store og hele, hvad man

klart gjorde under den nuværende ordning, som løber indtil 1. juni i år.

For finansministeren, som vi hermed redder ud af en klemme, er der den trøst, at det ikke vil give et nævneværdig mindre provenu i statskassen, så finansministeren får ingen søvnløse nætter af den grund.

Vi har haft et hav af muligheder og kombinationer med hensyn til afgiftens størrelse, og efter tillægsbetænkningens afgivelse har vi fået yderligere henvendelser, som jeg mener at vi ikke kan tage hensyn til.

Ændringen gennemføres fra 1. juni i år, men der er specielle hensyn at tage til vogne over 3 t, som i dag er afgiftsfri, som er på lager, og som er toldbehandlet; disse vogne vil ifølge tillægsbetænkningen kunne sælges afgiftsfri også efter den 1. juni, så her er ingen problemer.

Det samme gælder specialbyggede køretøjer, der er solgt på bindende kontrakt og bestilt hos fabrikanten inden tillægsbetænkningens afgivelse den 18. maj. Disse vogne vil også kunne sælges på de hidtil gældende afgiftsvilkår. Længere har vi ikke ment at kunne strække os i udvalget.

Det er samtidig fastslået, at de såkaldte papegøjepladevogne, som uden afgift kan isættes sideruder fra den 1. juni og dermed bliver almindelige personbiler, skal til syn ved første indregistrering, efter at der er sat sideruder i; og det finder jeg er en rimelig ordning.

Ved anden behandling stillede hr. Sigsgaard og hr. Kjær Rasmussen et ændringsforslag, som gik ud på at ophæve kreditten i forbindelse med automobilforhandlernes afgiftsbetaling. Jeg og andre ordførere anmodede hr. Sigsgaard om at tage ændringsforslaget tilbage, så vi kunne få mulighed for at drøfte det i et udvalgs møde. Anmodningen blev dengang imødekommet.

Vi har drøftet dette spørgsmål i udvalget, og det viser sig, at der ikke er tale om en kreditudvidelse, men tværtimod om en likviditetsstramning for forhandlerne på ikke så få millioner kroner.

Ud fra dette synspunkt og ud fra det synspunkt, at der er tale om generelle afgiftskreditter i vor afgiftslovgivning, skal jeg anbefale, at man stemmer imod det fornyede ændringsforslag fra hr. Sigsgaard om at stoppe kreditten. Det ville være fuldstændig ødelæggende for automobilbranchen og stille