

[Arno Bjerregaard.]

til at køre så godt som muligt, fordi det, også hvad denne skat angår, er billigst.

Så må jeg også sige, at for mit parti er det da en glæde at konstatere, at man også tilgodeser erhvervstransporten, idet den kun skal betale 25 pct., og endvidere at taxakørslen ikke skal pålægges yderligere afgifter, men at man dispenserer eller i alt fald tilgodeser taxavognmændene på en eller anden måde, således at forslaget ikke giver en øget udgift for taxavognmændene.

Og med det in mente — ja, jeg regner med, at det bliver tilgodeset, det har vi sådan set fået lovet — skal jeg gerne anbefale dette lovforslag til behandling i udvalget.

Knud Jespersen (DKP):

Det har jo været finansministerens dag i dag, lige meget hvordan man vender det, og så kan man spørge, om det har været en heldig dag. De forslag, vi har set indtil nu, vidner jo ikke om det store held, heller ikke om det store overblik. De vidner usægtelig om en del opfindsomhed i forsøget på at finde nye skatter med de mest særprægede begrundelser. Nu ville jeg jo være et skarn, hvis jeg skulle prøve at finde på nye fiduser. I så henseende vil vi heller ikke være yderst hjælpsomme over for regeringen.

Det bedste, man kan sige om forslaget, er, at det bilægges nogle betragtninger om hyrevognenes status, nemlig at hyrevognene skulle holdes udenfor. Hyrevognene skal efter vor opfattelse have en helt speciel status, og her er det nok nødvendigt både at kigge på vægtafgift og andet.

Så til det egentlige. Det at lægge ekstra skat på motorkørsel er at indføre nogle overordentlig farlige principper, hvorefter det er dem, der forvolder skaden, der kommer til at betale. Jeg erindrer, hvor meget man har fare i harnisk nogle gange, når vi har talt om, at de, der forurener miljøerne, burde betale.

Men ud over det princip, som man her vil knæsette, er det jo også spørgsmålet om at lave en ny forbrugsskat, og det må da nok være inden for finansministeriets evne at overse, at en lang række bygningshåndværkere er tvunget til at køre i bil. Man har gjort alt muligt for, at det skal blive dyrt, en luksus osv., man gør ikke særlig meget ud af den kollektive trafik, og nu kommer man

altså med en sådan ny skat. Hvis ikke det var så alvorligt, kunne man sige, det er en skat på brækkede ben, det er en skat på kraniebrud, og man kan nok finde en række andre ting, som man også kunne putte ind under dette begreb.

Vi er modstandere af sådanne ekstra skatter. Vi er modstandere af denne forsikringspolicebeskatning. Hvis man skulle give et godt råd i denne sag, så var det, at man burde tage dette forslag af bordet og i stedet interessere sig for, at forsikringsselskaberne, som har tjent så mange penge på de alt for høje præmier igennem så mange år, jo passende kunne komme til at finansiere det. Som bekendt har vi jo fremsat et forslag, der tager sigte på at inddrage nogle af disse midler fra forsikringsselskaberne, også igennem at nationalisere disse store og pengesterke foretagender.

Jeg tror, det er fremgået med den nødvendige klarhed, at vi er modstandere af denne forbrugsskat. Vi vil gøre alt for at undgå den, og vi er naturligvis interesseret i at se, hvilke forslag hr. Glistrup også i denne forbindelse måtte fremlægge. Det er ikke nye skatteobjekter, nye forbrugsskatter, nye farlige principper, vi skal have ind i skattepolitikken. Den må hvile på det princip, at man beskattes af den faktiske fortjeneste, man har.

Vi afviser altså.

Poul Westergaard (DR):

Vi er part i septemberforliget og må altså støtte bestræbelserne for at skaffe dækning for indkomstskattelettelserne.

Det er om dette forslag jo både i finansministerens fremsættelse og i forslagets bemærkninger understreget, at hensigten er, at motorsektoren, bilsektoren, i højere grad skal bidrage til dækning af samfundets udgifter til sygehusbehandling og til invalidpensioner ud fra den betragtning, at der jo er en sammenhæng imellem den stigende biltrafik og det stigende antal trafikofre. Det synes vi umiddelbart er en rigtig hensigt, og jeg synes også, at hr. Poul Dam har ret i, at dette naturligvis sagligt set ikke kan bedømmes isoleret uden sammenhæng med, hvad motorfolket gennem deres afgifter totalt set bidrager med til samfundshusholdningen og til de offentlige kasser.

Nu ligger det jo sådan, har jeg set, at et