

Uden for tillægsbetænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Ændringsforslagene sattes først til forhandling.

Ove Hansen (S):

Der er stillet 3 ændringsforslag her ved tredjebehandlingen: fremskridtspartiet og det radikale venstre har i fællesskab stillet et ændringsforslag, som går ud på, at loven skal have en begrænset levetid, nemlig til udgangen af marts 1977, og kristeligt folkeparti har stillet et ændringsforslag, der har til hensigt, at loven bliver gjort til genstand for revision i folketingsåret 1976-77.

Mit parti er betænkelig ved disse ændringsforslag. Vi har den opfattelse, at en vedtagelse af dem vil påføre forsikringsbranchen en vis uro. Dels skal branchen nu til at indføre afgiften på ansvarspræmierne, og næsten samtidig skal man til at foretage afvikling af afgiften, dels vil en bestemmelse om revision af loven i folketingsåret 1976-77 efter vor opfattelse heller ikke bringe ro inden for branchen. Om lovens levetid skal jeg ikke spå, men det afhænger vel i særlig grad af den finanspolitik, der skal føres.

Jeg må derfor anmode folketinget om at stemme imod disse ændringsforslag.

Fremskridtspartiet har foruden det ændringsforslag, det har stillet sammen med det radikale venstre, stillet yderligere et ændringsforslag, som går ud på, at hyrevogne og turistbusser skal fritages for at svare afgift. Heller ikke dette ændringsforslag kan vi tiltræde.

Fremskridtspartiet har således stillet 2 ændringsforslag, og jeg forstår, at man fra fremskridtspartiets side lægger vægt på, at folketinget vedtager disse to ændringsforslag, hvorefter fremskridtspartiet vil appellere til folketinget om at stemme imod lovens endelige vedtagelse.

Brixtofte (V):

Som følge af, at venstre undlader at stemme ved tredje behandling, vil venstre også undlade at stemme om ændringsforslagene. Men det er klart, at det ikke kan undgå at undre venstre, at den aftale, som kristeligt folkepartis ordfører, hr. Arne Bjerregaard, omtalte ved anden behandling, åbenbart fortolkes forskelligt af samtlige aftaledeltagerne.

Som det fremgår af tillægsbetænkningen, er det således, at der nu er opstået syv mindretal, hvor man hidtil har samlet sig om et flertal. Den aftale, som kristeligt folkeparti har nævnt, fortolkes åbenbart så forskelligt, at et parti kan stille et ændringsforslag; hvorefter man gør afgiften fuldstændig permanent, og et andet om, at afgiften skal ophøre efter 1 $\frac{3}{4}$ år. Men det må aftaleparterne selv slås om; det må bare tages til efterretning for venstre.

Voigt (FP):

Da mit partis ordfører i denne sag, hr. Glistrup, ikke er til stede, skal jeg komme med et par bemærkninger.

I torsdags stemte partierne fremskridtspartiets ændringsforslag om en nedsættelse af afgiften på hyrevogne ned. Det mest forunderlige var, at også kristeligt folkeparti gik imod, det parti, som både forud for valget og efter valget har sagt, at de vil gøre alt for dette hårdt ramte erhverv.

Fremskridtspartiet har derfor her til tredje behandling stillet et nyt ændringsforslag om, at hyrevogne bliver helt fritaget for afgiften. Dermed håber vi, at vi også har tilgodeset hyrevognsbranchen på en sådan måde, at kristeligt folkeparti nu kan stemme for vort ændringsforslag.

Vi havde gerne set, at vi kunne hjælpe kristeligt folkeparti endnu længere hen ad vejen med hensyn til dette erhverv, men det er der vist ikke i denne formyndertid flertal for.

Vægtafgiftens bortfald sammenholdt med, at man nu pålægger branchen en ekstra afgift på forsikringerne, vil ikke betyde nogen begunstiggelse for erhvervet; i flere tilfælde vil det betyde en udgiftsforøgelse på op til 15-20 pct.

Det er jo også ejendommeligt, at i en tid, hvor flere partier taler om, at vi skal fremme den kollektive trafik, vil man nu uden skånsel lægge en afgift på 50 pct. oven i den i forvejen høje ansvarsforsikring for hyrevogne, vogne, som i forvejen er belempret med afgifter og klausuler, så priserne er skruet i vejret.

Det er den gale vej at gå, hvis vi skal fremme den kollektive trafik. Vi skal tværtimod prøve på at få priserne sat ned, så de kan indgå i et naturligt samspil med den øvrige kollektive trafik. Vedtages det nu, at