

[Handelsministeren.]

yderligere. Det er rigtigt, at der er nogle misforståelser imellem os, og det er øjensynlig umuligt for os at afklare dem, selv med loven i hænderne.

Jeg skal til slut nøjes med at bede hr. Tandrup Jensen om at se efter i forbehandlingen til loven om teknologisk service, der omhandler begge de to konsulenttjenester, vi beskæftiger os med her. Jeg skal bede ham se efter, om han kan finde noget under den behandling, der tyder på andet, end at samtlige hovederhvervsorganisationer står bag den lovgivning, vi her drøfter. Kan han det, så kan det være, vi kan snakke sammen igen; kan han ikke det — og det tror jeg ikke han kan — så håber jeg ikke, vi hører mere til denne sag fra hr. Tandrup Jensen.

Hermed sluttede forhandlingen.

Forslagets overgang til anden (sidste) behandling
vedtoges uden afstemning.

Første næstformand (Grete Hækkerup):

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til erhvervsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til folketingsbeslutning om begrænsning af importen af større personbiler [af Sigsgaard og Steen Folke].

(Andre selvst. forslag nr. XXXVIII. Fremst sat 2/4 75).

Forslaget sættes til forhandling.

Handelsministeren (Erling Jensen):

Jeg føler mig helt overbevist om det positive sigte, forslagsstillerne har haft med dette forslag, men jeg finder, at det er overordentlig løst i fugerne, og det skal jeg bruge nogle få minutter på at tage op. Jeg skal prøve at trække argumentationen i bemærkningerne frem og prøve at markere, at den næppe er så holdbar, som forslaget giver udtryk for.

I bemærkningerne til forslaget hævdes det, at en gennemførelse vil medføre en væ-

sentlig reduktion af importværdien af biler, betydelige besparelser i benzinforsbruget på kortere og længere sigt, en forøgelse af beskætningsgrundlaget samt en række samfundsmæssige besparelser. Jeg mener ikke, at disse påstande holder stik for den pålydende værdi.

En væsentlig forudsætning for forslaget er, at det samlede antal importerede biler ikke påvirkes af, at importen af større luksus-biler forbydes. Man skulle alene via denne formindskelse af importens værdi kunne spare 200-400 mill. kr. i valuta årlig. Det er da ikke realistisk. En gennemførelse af forslaget vil tværtimod kunne fremskynde udviklingen hen imod det fra USA og andre lande velkendte mønster: 2 biler pr. familie — og så er besparelsen meget hurtigt borte.

Forslagsstillerne går ud fra, at der blot for én årgang biler vil blive sparet ca. 50 mill. 1 benzin og olie. Dette svarer til, at der spares ca. 3 l benzin pr. 100 km's kørsel. Hvis importen af såkaldte luksus-biler, der gennemsnitlig bruger 10,5 l pr. 100 km, erstattes af import af biler med et forbrug på 9 l pr. 100 km, bliver besparelsen 1,5 l pr. 100 km eller knap 25 mill. l om året. Efter de seneste års erfaringer er importen af personbiler ca. 100.000 stk. om året, og man må regne med, at hver bil gennemsnitlig kører 15.000 km årlig.

Besparelsen skulle ifølge forslaget i løbet af 8-10 år vokse til 400-500 mill. l årlig. Dette svarer til, at den nuværende bestand af personbiler på 1,3 mill., hvoraf 65 pct. har et benzinforsbrug på over 9 l pr. 100 km, skulle vokse til ikke mindre end 3,4 mill. i løbet af 10 år, hvilket repræsenterer en betydelig højere vækst end i alle eksisterende prognoser.

Det hævdes endvidere, at beskætningsgrundlaget ville blive forøget med et meget stort millionbeløb på grund af begrænsningen af afskrivningen på biler, der ville beløbe sig til 150 mill. kr. pr. år, stigende til ca. 500 mill. kr. pr. år. Det er der næppe saglig dækning for; beskætningsgrundlaget ville næppe blive forøget, bl. a. fordi registreringsafgiften af motorkøretøjer ville falde meget kraftigt og derved reducere beskætningen. Eksempelvis kan nævnes, at for hver bil i 70.000 kr.s klassen, som erstattes med en bil i 30.000 kr.s klassen, mister statskassen ca. 25.000 kr. i registreringsafgift. Det samlede