

[Ministeren for skatter og afgifter.]

L 173 vedrørende kontrol med renteindtægter i pengeinstitutter m.v. blev brugt til at jage de små fisk. Jeg må sige, at for en skatteminister er der ikke forskel sådan set på, om det er små fisk eller det er store fisk, hvis det er fisk i den henseende, vi diskuterer. Hvis det drejer sig om unddragelser i pengeinstitutterne ved hjælp af obligationer, pantebreve osv., er det unddragelser, og det tror jeg også hr. Ole Olsen og andre vil erkende, og så må man anvende sanktioner efter den hjemmel, som foreligger i de pågældende tilfælde. Hvorledes det så nærmere skal udformes i praksis, kan vi jo drøfte, men så langt vil jeg gå på indeværende tidspunkt.

En række ordførere var inde på, at lovforslaget var bygget op ved en lang række bemyndigelser, og det har jeg sådan set givet en forklaring på årsagen til. Jeg vil da godt sige, at jeg meget gerne vil medvirke under udvalgsarbejdet til at snævre anvendelsesområdet for bemyndigelserne mest muligt ind, og det kan vi jo gøre ved en række spørgsmål, en række besvarelser og en række samråd, så vi forsøger at definere bemyndigelserne og deres anvendelsesområde mest muligt. Jeg er ganske enig i, at vi skal forsøge at definere det bedst muligt, inden forslaget forlader folketinget.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Fjerde næstformand (Ninn-Hansen):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til skatte- og afgiftsudvalget. 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 lov om ændring af lov om vægtafgift af motorkøretøjer m. v.

(Lovforslag nr. L 174. Fremsat 2/5 77).

Lovforslaget sættes til forhandling.

Camre (S):

Det foreliggende lovforslag er, hvad man kunne kalde lovgivning, der danner forudsætningen for en forhøjelse af det maksimale akseltryk for indenrigstrafik fra 8 til 10 t. Det er

således, at en forhøjelse af dette akseltryk påfører det offentlige udgifter til vedligeholdelse og fundering af veje, udgifter, som er større end tidligere, og det er derfor rosværdigt, at ministeren for skatter og afgifter har ønsket at få dækket statens udgifter ind på forhånd ved gennemførelse af det foreliggende forslag, der jo ikke indebærer nogen fordyrelser for den vognpark, der ikke har fordele af det forhøjede akseltryk, men omvendt på disse tungere køretøjer lægger en noget større byrde.

Forslagets provenu skulle være 125 mill. kr., og man skønner, at omkostningerne ved at gennemføre det forhøjede akseltryk vil løbe op til et eller andet sted i nærheden af de 200 mill. kr. på årsbasis, så der er nok stadig væk en lille difference. Men her må man tage i betragtning, at der er fordele ved det forhøjede akseltryk for samfundsøkonomien som helhed, idet man, som det påpeges i lovforslaget, får en bedre trafikøkonomi, fordi man kan udnytte motorbrændstof m. v. mere effektivt, altså en mindre omkostning pr. fragtet t, og ikke mindst i disse energifattige tider er det væsentligt at tage hensyn af den art, selv om indtægter og udgifter ikke lige balancerer for så vidt angår statens budgetter.

Jeg kan tilsige socialdemokratiets medvirken til en hurtig og velvillig udvalgsbehandling.

Glensgård (FP):

Det er ikke så forfærdelig længe siden, at skatteministeren var trafikminister, det er endnu kortere siden, at han optrådte som formand for trafikudvalget, og vi har nu set, at skatteministeren i forarbejdet til lovforslaget har været inde på de samme områder igen. Jeg forstår, at skatteministeren over for landsforeningen har meddelt, at hvis ikke man ville make ret, fik man ikke sit 10 t akseltryk igennem.

Det foreliggende lovforslag kan vi ikke støtte. For det første mener vi, at det i den grad vil medvirke til en skæv fordeling af transportvejene til fordel for jernbanerne, uden at erhvervslivet vil have nogen gavn af det. Det vil altså sige, at forslaget her betyder en klar stigning i omkostningerne for erhvervslivet, og vi har nu altså den opfattelse, at den danske økonomi ikke rettes op ved at hæve omkostningerne for erhvervslivet.

Vi mener, at de 10 t akseltryk skal gennemføres uden denne forhøjede vægtafgift. Det gav vi allerede udtryk for i forbindelse med færd-