

[Bollmann]

steren, at det er en besynderlig måde, hvorpå vi har fået svar i udvalget vedrørende de spørgsmål, der er stillet om afgiften af sikkerhedsudstyr.

Må jeg sammenfattende sige, at de to første forslag vil blive afvist af CD, hvorimod vi ikke har noget imod at deltage i en drøftelse i udvalget om de to sidste forslag. Men skal man tælle CDs stemmer med, må nedsættelsen af afgifterne være af en helt anden størrelsesorden.

Til slut skal jeg bemærke, at en debat om det danske afgiftssystem efter CDs opfattelse absolut er ønskelig. Det har jo vist sig nu, at flere af punktafgifterne har nået en højde, hvor de simpelt hen begynder at virke imod hensigten, nemlig ved at provenuet falder, hver gang man forhøjer afgifterne. Det har også længe været klart, at de seneste års forhøjelse af visse afgifter går stik imod det mål, Danmark i øvrigt har sat sig med hensyn til at lempe trafikken af varer og personer i forhold til vore partnere inden for det europæiske samarbejde. Derfor er det nødvendigt, at man får startet en debat om afgiftspolitikken, blot ikke, som SF foreslår, ud fra en nulvækstpolitik, der kun vil give større arbejdsløshed, og heller ikke ved at lægge 4 mia kr. oven i punktafgifterne. Det vil nemlig, som forslagsstillerne så rigtigt selv anfører i bemærkningerne, uvægerligt ramme lønmodtagerne.

Kaj Hansen (DKP):

Sigtet med de fire forslag, som SF har fremsat, er der sikkert ikke noget i vejen med. Det skulle jo dreje sig om at få en bedre energipolitik og et bedre miljø. Men styringen af disse ting ved hjælp af afgifter er vi ikke tilhænger af. Der skal ikke være nogen tvivl om, at det, vi ønsker, er en samfundsmæssig styring af energien og at skabe betingelser for det bedst mulige miljø. Men vi tror ikke på, at afgifter er vejen, og – og det vil jeg gerne tilføje – i særdeleshed ikke, når en sådan afgiftslovgivning ikke er et helt konstant indslag i en overordnet energipolitik og miljøpolitik. Derfor tror vi ikke, selv om vi skulle tage stilling til disse afgifter, at de kan behandles uafhængigt af den almindelige energipolitik og miljøpolitik. Vi tror, at disse ting må ses i en større sammenhæng.

Om olieafgiften, som også skulle indebære, at elafgiften bortfalder, erindrings jeg den debat, vi havde her i Folketinget den 8. marts 1977 – Folketingstidende 1976-77, 2. samling, sp. 318 – hvor hr. Ole Olsen fremsatte et forslag om motiveret dagsorden, som lød sådan:

»Idet Folketinget opfordrer regeringen til at trække forslaget om elafgift tilbage og i stedet fremlægge forslag om en råenergiavgift,

går tinget over til næste sag på dagsordnen.«

Det dagsordensforslag tog kommunisterne selvfølgelig stilling til, og jeg sagde dengang – sp. 339:

»Der er ingen tvivl om, at kommunisterne er imod denne elafgift. Vi ønsker ikke at erstatte en elafgift med en anden u hensigtsmæssig afgift, nemlig en råenergiavgift, så hvis SF og forslagsstilleren, hr. Ole Olsen, ville have os med på en sådan dagsorden, så skulle han have undladt at sætte den ene afgift i stedet for den anden. Derfor må konsekvensen blive, at vi må undlade at stemme for det af SF stillede dagsordensforslag.«

Jeg må sige, at vi altså ikke har skiftet opfattelse siden den tid, for vi tror ikke, at disse afgifter er vejen, og vi synes ikke, at mange af disse afgifter er lige hensigtsmæssige.

En anden af de afgifter, som SF foreslår, er af papirmasse. Jeg kan næppe tro, at SF har haft forslaget til høring nogen steder, for det indeholder i virkeligheden et kompleks af problemer. Det er f. eks. med fuld ret fremført, at i den udstrækning man indskrænker papirforbruget, udvider man plastforbruget, og plastforbruget er absolut ikke mere miljøvenligt end papirforbruget – tværtimod. Det er endvidere sådan, at der ikke automatisk ved en forhøjelse af afgiften på papirmasse sker større genbrug. Noget sådant må ind i en speciel lovgivning, hvor det helt klart fastsættes, hvordan noget sådant skal foregå.

De to næste forslag, som SF har fremsat, angår motorkøretøjer.

Med hensyn til forslaget om registreringsafgift vil man gå fra værdiafgift til afgift på motorydelse. Jeg skal ærligt indrømme, at jeg teknisk ikke kan overskue konsekvenserne af dette, men der er nogle ting, der springer i øjnene med det samme.

Hvis vi ser de motorstørrelser, som SF vil belægge med afgift, f. eks. 0-19 hk (DIN) og