

[Ivar Hansen]

danske automobilpark. Det, vi risikerer nu, er, at der sker en forældelse og en nedslidning af den danske automobilpark. Det er måske i hr. Bernhard Baunsgaards interesse, men efter vores opfattelse er det en ufornuftig transport- og afgiftspolitik.

Første næstformand (Enggaard):

Hr. Askjær Jørgensen har ordet for en kort bemærkning. Der er en række korte bemærkninger foran os.

(Kort bemærkning).

Askjær Jørgensen (FP):

Det er klart, der er en masse stemmefiskeri i at gå ud og fortælle, at nu skal afgiften på nye personbiler nedsættes. Jeg er klar over, at man ikke alene vil diskutere det, når det forslag, der er fremsat, kommer på dagsordenen, men at man også vil bruge denne debat til det. Jeg synes ikke, det harmonerer med, at det kommer fra nogle partier, der har rejst en finanspolitisk forespørgsel. Det er ikke nemt at skulle være venlig over for venstre og konservative og betragte dem som seriøse partier, når man skal forberede sig på en finanspolitisk forespørgselsdebat og man så samtidig skal stå model til, at de i den grad driver stemmefiskeri på at ville nedsætte bilbeskatningen.

Det, det drejer sig om, er jo, at venstre og konservative har stemt for de finanslove, der har ødelagt Danmarks økonomi, sådan at befolkningen ikke har råd til at købe biler. Det er klart, at når man nedlægger erhvervsvirksomhederne, skal der ikke bruges biler hverken til salgsfolk eller til montører eller til noget som helst. Den eneste måde, vi kan få normaliseret området vedrørende anskaffelse af nye biler på, er ved at bringe orden i Danmarks økonomi. Det er der kun ét parti herinde der har fremsat forslag om. Det parti har liste Z.

Første næstformand (Enggaard):

Det ville utvivlsomt være en fordel for den videre debat, om vi i højere grad kunne holde os til det foreliggende forslag.

(Kort bemærkning).

Camre (S):

Med frygt for, at formanden skal gøre mig opmærksom på, at jeg er ved at komme lidt væk fra emnet, skal jeg komme med en enkelt kommentar til hr. Ivar Hansens bemærkninger om formålet med at have en afgift på eksempelvis motorkøretøjer. Det er åbenbart, at man med den statslige finanspolitik søger at nå flere forskellige mål, og disse forskellige mål kan godt være indbyrdes modstridende. Det er et mål at få penge i statskassen, men det er sandelig også et mål at begrænse valutaforbruget. Når det afgiftsprovener, som kommer ind fra motorkøretøjer, falder, så er det nok uønskeligt set fra ét synspunkt, men det er sandelig ønskeligt set fra et andet synspunkt, idet der spares udenlandsk valuta.

Hr. Gammelgaard havde nogle bemærkninger om, at der er en valutabesparelse ved at købe flere motorkøretøjer. Når man bruger penge til at købe nyt motorkøretøj, så vil der ud af hver 1.000 kr. alt andet lige gå noget i nærheden af de $\frac{2}{3}$ i statskassen. Hvis man bruger pengene til at købe en ikke særlig beskattet vare, vil der kun gå nogle og tyve procent i statskassen. Men at der skulle opstå en forbedring af Danmarks økonomiske relationer til udlandet, hviler ganske sikkert på den helt specielle forudsætning, at de penge, som folk ikke bruger til at købe bil for, ville de bruge til at købe en vare, som udelukkende importeres fra udlandet. Den forudsætning er så speciel, at den ikke gælder, og derfor er argumentationen nationaløkonomisk intet værd.

(Kort bemærkning).

Gammelgaard (KF):

Jeg vil gerne stille det spørgsmål til socialdemokratiet og til det radikale venstre – og vel også til retsforbundet, forstår jeg: hvad vil man gøre ved den kendsgerning, at det budgetterede provener af registreringsafgiften og af de øvrige motorafgifter ganske enkelt ikke opnås, og at der er et så stort gab imellem det budgetterede beløb og det faktisk opnåede beløb, at det er samfundsøkonomisk ganske uforsvarligt? Hvilken løsning har man på dette problem andet end at nedsætte registreringsafgiften og dermed opnå et større provener?

Må jeg sige specielt til hr. Camre, at jeg skal ikke gentage argumentationen omkring det importmæssige, omkring betalingsbalan-