

[Wilhjelm]

be sig problemer med. Han kan lige så godt afstå på forhånd, for det vil komme igen og igen, når vi har set Georg Poulsens udtalelser i de seneste år. Så drop den opgave! Den er håbløs.

Flygaard (DR):

Man får vel aldrig et afgiftssystem, der er så tilfredsstillende, at man ikke kan få et bedre. Men det, der har været diskuteret først og fremmest her i dag, er jo venstres og de konservatives forslag om en nedsættelse af registreringsafgiften. Og på dette område turde det vistnok ud fra et helt elementært nationaløkonomisk synspunkt være ganske klart at vi har en betydelig grad af uelastisk efterspørgsel – med det til følge, at man får et provenutab, som man ud fra et statsfinansielt synspunkt har svært ved at bære.

Ministeren for skatter og afgifter (Mogens Lykketoft):

Over for hr. Askjær Jørgensen skal jeg bekræfte, at der ikke er nogen registreringsafgift på busser til de kollektive trafiksselskaber. Diskussionen om kollektiv kontra privat trafik er jo blevet forplumret ganske mange gange ved ganske mange delundersøgelser, hvor man ikke har taget alle aspekter i betragtning, og det kunne derfor være ønskeligt at få en meget bred analyse af de samfundsøkonomiske faktorer. Den er jeg desværre ikke i stand til at tilvejebringe til hr. Askjær Jørgensen, men det er bestemt et emne, der er af stor interesse.

Jeg tror imidlertid, man på forhånd kan konkludere, at der er brug for en udbygning af det kollektive trafiknet, men at det aldrig kan blive en erstatning for privat trafik i en række sammenhænge, ej heller når det gælder om at komme fra hjem til arbejde og tilbage igen; så finmasket kån det kollektive trafiknet aldrig blive.

Så var hr. Gammelgaard og hr. Ivar Hansen igen heroppe og argumentere for, at de nu løfter fanen for bilbranchens henvendelse. Deri deltog også Dansk Metalarbejderforbund, det ved jeg meget vel, og de bemærkninger, jeg gjorde, var bare, at jeg ikke tror, hr. Georg Poulsen, som naturligt har været optaget af sine folks beskæftigelsesproblemer, havde forudset, at han kunne blive spændt for en så ensidig venstre-konservativ

partipolitisk manøvre som den, der nu foregår.

Det er klart, at der eksisterer en uenighed mellem bilbranchen og Dansk Metalarbejderforbund på den ene side i deres argumentation om, hvordan en sådan ændring i registreringsafgiften vil virke, og regeringen og undertegnede på den anden side. Vi tror ikke, virkningerne er sådan; det vil jeg gerne præcisere. Når jeg har talt herom, selv om det ikke er på dagsordenen i dag, er det, fordi hr. Gammelgaard har brugt så usædvanlig megen tid uden for emnet og kunne bidrage til, at det indtryk blev skabt, at der var politiske muligheder for at lave ændringer her. Jeg synes, det er vigtigt at fastslå, også af hensyn til bilbranchen, at det er der ikke.

Bilbranchen har under alle omstændigheder en interesse i at vide, hvad der ligger foran. Venstres og de konservatives forsinkede initiativ her bidrager kun til at skabe en uklarhed, som heller ikke beskæftigelsesmæssigt og som forudsætning for en stabil omsætning inden for branchen har noget som helst rimeligt formål. Det synes jeg venstre og de konservative skulle have tænkt over, før de rejste debatten igen.

I øvrigt er det jo sådan, at den danske bilafgifts højde ikke har ændret sig i de senere år: biler er ikke steget mere i pris end andre varer. Det er nogle andre, mere basale ting i samfundsudviklingen, der gør, at der har været et dyk i afsætningen. Det er spørgsmålet om realindkomst, synet på fremtiden, priserne på drivmidlerne, ændret adfærd i det hele taget, og det skal vi ikke påvirke ved panikagtige ændringer i et afgiftssystem, som historisk har stået uforandret i ganske mange år, og som ganske rigtigt er højere end i andre lande, men det er jo bestemt ikke nogen nyhed.

Som sagt har bilbranchen brug for ro, og de sidste tal tyder jo i øvrigt på, at det, som har været den grundlæggende argumentation for venstres og de konservatives forslag, simpelt hen smuldrer: omsætningen af nye biler ligger på et lavere niveau end i de allerbedste år, men bestemt højere end det niveau, som er grundlaget for, at hr. Ivar Hansen har ønsket at rejse denne debat igen.

Jeg skal ikke i dag tage stilling til spørgsmålet om sikkerhedsudstyr, for at tage det til sidst, men jeg kan sige, at den oprindelige begrundelse for, at der skulle være mulighed