

[Bakholt]

telse af bilafgifterne, sammen med en række andre forslag. Jeg var en af dem, der udtalte sig under valgkampen om det spørgsmål. Det kan læses i et nummer af Erhvervs-Bladet – jeg husker desværre ikke nummeret på det. Da sagde jeg, at disse forslag om lavere bilafgifter havde en sammenhæng med de andre forslag, som vi havde fremsat, og det er jo rigtigt, at vi var så langt, at vi var tæt på at få dem endeligt behandlet.

Jeg vil nok sige til i hvert fald de 3 af de partier, som har været med til at få den forespørgsel bragt frem, at de er medansvarlige for, at de to lovforslag sammen med de andre ikke blev gennemført. De borgerlige partier havde under udvalgsarbejdet i november måned så travlt med at træne arbejdet, at vi ikke nåede det, inden valget blev udskrevet. Der blev stillet et hav af spørgsmål, både skriftlige og samrådsspørgsmål, som kun havde ét formål: at trække tiden ud så længe som overhovedet muligt. Havde de tre borgerlige partier, venstre, konservative og fremskridtspartiet, undladt det og fulgt den køreplan, som vi havde lagt frem, så havde hele afgiftsbuketten været vedtaget, og så havde de to lovforslag, som vi skal have til behandling om lidt, også været vedtaget.

Vi ønsker altså ikke at gennemføre disse forslag isoleret, og derfor kan vi heller ikke stemme for den dagsorden, som hr. Arne Melchior har foreslået.

Gammelgaard (KF):

Ministeren for skatter og afgifter skal ikke beskyldes undertegnede for at forfalske den nære fortid. Derfor skal jeg indlede mit indlæg med at citere fra Folketingstidende, hvad ministeren udtalte om den foreslåede lempelse af bilskatterne, som folketinget behandlede den 3. november. Jeg citerer fra Folketingstidende 1981-82 (1. samling) spalterne 1668-1692.

Ministeren sagde bl.a., hvad angår afgiftslempelserne for biler, at der var tale om »både fornuftige og acceptable ændringer«, at den hidtidige indretning af bilafgiften havde betydet en successiv stramning, en successiv forhøjelse af afgiftsbelastningen, fordi der var et trin i skalaen, som ikke var blevet reguleret, og fortsatte: »Det er den tilstand, vi nu ændrer« ... Vi »genetablerer afgiftstryk- ket, som det var for ganske få år siden.«

Videre sagde ministeren, at »har der været et behov, så er tidspunktet netop nu til stede, når vi hører, hvordan forholdene er i auto-branchen.« Ministeren erkendte, at der var »en positiv beskæftigelsesvirkning af bilafgiftslempelserne«, og det var ministerens sikre forvisning, at når bilafgifterne, som er de mest følsomme, går ned, så giver det anledning til et større provenu end hidtil budgettet.

Det var ministerens opfattelse for 3 måneder siden. Det var så sandelig en anden ministertale, vi hørte her i dag. Hvad har da ændret sig? Er beskæftigessituationen blevet bedre? Er den samfundsøkonomiske situation blevet bedre? Er forholdene for statskassen blevet bedre? Er trafiksituationen blevet bedre i løbet af de 3 måneder? Ingen af delene.

Jeg vil også gerne stille det spørgsmål, hvorfor vi overhovedet har de høje bilskatter. Findes der overhovedet noget argument herfor? Det er i hvert fald ikke argumenter af beskæftigelsesmæssig art, af samfundsøkonomisk art, af statskasmæssig art eller af trafikmæssig art.

Vi har i Danmark i dag verdens højeste beskatning af biler. En bil, der koster 60.000 kr., ville uden skatter og afgifter kun have kostet 21.000 kr., og en bil til 100.000 kr. ville uden beskatning koste 33.000 kr. Samtidig er beskatningssystemet indrettet sådan, at hvis en bil stiger 1.000 kr. fra fabrikken, så stiger prisen på grund af det progressive beskatningssystem 4.000 kr.

Antallet af nyindregistrerede biler er nu nede på det laveste niveau i mange år. Salget af personbiler faldt med 42 pct. fra 1979 til 1980. Og det har nu også vist sig at være faldet fra 1980 til 1981.

Afmatningen inden for bilbranchen har allerede ramt beskæftigelsen meget hårdt. Det er ikke blot beskæftigelsen blandt dem, der sælger bilerne, det går ud over; det rammer hele branchen, og det breder sig ud over denne hurtigt som ringe i vandet. Den mindskede mobilitet på arbejdsmarkedet, som den høje bilbeskatning giver anledning til, forværrer også beskæftigessituationen.

Bilbranchen har selv opgjort nedgangen i antallet af personbiler på vejene til omkring 60.000 fra første halvår 1979 til første halvår 1981. I samme periode er arbejdsløsheden inden for branchen øget med 15.000, og an-