

[Ivar Hansen]

jelser. Den havde vi som bekendt hverken lod eller del i. Men jeg kan i hvert fald sige så meget, at der var ikke megen sammenhæng mellem på den ene side den række af afgiftsforhøjelser, denne pakke bestod af, og så forslaget om at nedsætte bilbeskatningen, idet de forslag, som havde til formål at øge afgifter – det blev mere end godtgjort i folketingets skatte- og afgiftsudvalg igennem de bilag, der kom, igennem de besvarelser, der kom, igennem de henvendelser, der kom – alle var forslag, som ville have den klare negative virkning, at arbejdsløsheden ville blive forøget og aktiviteten i samfundet ville blive nedsat.

Der var en undtagelse, og det var forslaget om at lempe registreringsafgiften for bilers vedkommende. Jeg mener, det allerede er fremgået af den debat, der er foregået, så der er måske ingen grund til at gentage det, men også under forhandlingerne og debatten dengang blev det klart fastslået, at der var en række positive virkninger. Det er rigtigt, som det er blevet sagt. Det blev fremhævet dengang af hr. Bakholt, det blev bekræftet af ministeren, det blev bekræftet af de henvendelser, vi fik fra Dansk Metalarbejderforbund, og for en række bilorganisationers vedkommende igennem de udsagn, de kom med. Ingen tvivl om den ting.

Jeg vil gerne sige, at vi fra venstres side på et tidligt tidspunkt sidste år fremsatte et forslag sammen med det konservative folkeparti, som indeholdt en række forslag om en nedsættelse af den meget høje bilbeskatning herhjemme, og derfor var det en helt naturlig ting, at vi under debatten her i november måned sidste år klart sagde, at vi agtede at støtte forslaget fra regeringen af en række grunde. Den holdning vedstår vi stadig væk. Da vi dengang ikke kunne se den sammenhæng, der var blevet talt om, imellem dette forslag og de øvrige forslag, kan vi selvfølgelig heller ikke se sammenhængen nu. Vi mener, at det er mindst lige så velbegrundet at foretage den afgiftsnedsættelse nu, som det var dengang – mere endda.

Så er der spørgsmålet om provenuskøn. Det er vel nok en almindelig betragtning, at hvis man nedsætter en afgift, så kommer der ikke flere penge i statskassen. Men her er vi i den situation, at ministeren for skatter og afgifter dengang udtalte sig om den sag. Jeg henviser her til førstebehandlingen, som

fandt sted den 3. november 1981, hvor ministeren sagde – jeg citerer fra Folketingstidende 1981–82 (1. samling) sp. 1692:

»På den anden side vil jeg sige som min sikre forvisning, at provenutallene for denne pakke som helhed i hvert fald holder måske godt og vel, for nogle af de afgifter, der er mest følsomme i pakken, er formentlig bilafgifterne, som går ned og dermed giver anledning til et større provenu end hidtil budgetteret...«

Dermed anerkendte regeringen, går jeg ud fra, at en nedsættelse af bilbeskatningen ville give et øget salg og dermed også øgede indtægter til statskassen.

Det, der har kendetegnet de sidste års skøn over provenu, eksempelvis for registreringsafgiftens vedkommende, har jo været, at man har skønnet alt for højt. I 1981 blev provenuet til statskassen på 3,2 mia kr. Man skønnede fra begyndelsen noget højere, så vidt jeg husker 4 mia kr. For 1982, altså det år, vi nu er startet på, var skønnet fra starten fra skatteministeriet 4,1 mia kr. for registreringsafgiftens vedkommende, men jeg ser nu, at ministeren for skatter og afgifter har afleveret et ændringsforslag til finansudvalget, hvor man nedsætter skønnet med 600 mill. kr., altså til 3,5 mia kr. Jeg ved ikke, om dette skøn holder, men det har som sagt været kendetegnende, at man desværre har måttet ændre skønnene i nedadgående retning. Det er klart med det voldsomme fald, der har været i bilsalget.

Hvis vi kigger uden for vores egne grænser og ser på, hvordan bilbeskatningen er indrettet i de øvrige EF-lande, vil vi se, at vi herhjemme ligger i gennemsnit fem en halv gang så højt i bilbeskatningen som de øvrige EF-lande i gennemsnit. Man kan spørge: er der en naturlig sammenhæng, er der en naturlig forklaring på, at vi har en bilbeskatning, der er så meget højere end i de andre EF-lande? Er vores struktur, er vore afstande særlig beregnet på kollektiv trafik? Her er svaret, at det jo ikke er tilfældet. Tværtimod er de små afstande og de forholdsvise få større bymæssige bebyggelser herhjemme og den spredning, vi har af befolkning og erhverv, jo i virkeligheden bedst skåret til efter, at man bruger den individuelle trafik. Forholdet er da også det, at den kollektive trafik kun er i stand til – og man regner næppe med, at det vil øges ret meget – at transporte-