

[Glistrup]

var ækel Strandvejsluksus at køre i bil. Nu er det altså blevet noget, der kvantitativt spiller en ganske stor rolle, og når man så har de to ting samlet, får man en så høj bilbeskatning, at man, tror jeg, hvis man kunne animere folk til at købe langt, langt flere biler og bruge langt mere individuelle biler, end de gør nu, ville få en indtægtsstigning netto på skatteministerens paragraf på finansloven fra det, man overflyttede fra – hvad enten det var parfume, cigaretter eller marcipanbrød, eller hvad man ellers købte for pengene – og man ville skabe en større indtægt. Det, som hr. Rahbæk Møller og hr. Bakholt fortæller os, at det er en tung belastning for betalingsbalancen at investere inden for bilbranchen, er altså noget, som hører til i langt gladere afgiftstider end nu.

Der er næsten ikke nogen områder, man kan investere på, hvor man gavner betalingsbalancen så meget, som hvis man gør det inden for bilområdet, fordi man først og fremmest af de kroner, man har til rådighed på sit budget til individuel bilkørsel, under alle omstændigheder kommer til at bløde, hvad enten novemberforslagene gennemføres eller ej, så enormt meget til skatteministerens kasse.

Men dertil kommer så, at biltrafikken i allerhøjeste grad er blevet en nøgle i hele den danske samfundsøkonomi. Hvad enten det er større eller mindre varer, eller det er personer, der skal transporteres, så er det nu engang den måde, vi får samfundet til at fungere lettest på. Det er ved at bruge den individuelle transport, der, både hvad tid og rute angår, kan tilpasses helt præcist til det, der er behov for. Derfor må udgangspunktet i en fornuftig trafikpolitik være lige det stik modsatte af det, som hr. Rahbæk Møller læste højt heroppefra, og som gik ud på, at man skulle ind i det stive, uheldige system med den kollektive trafik. Vi må se at motivere folk til at komme ind i en individuel biltrafik i så vidt omfang, som vi overhovedet på nogen måde kan, både af hensyn til den menneskelige travsel og til, at samfundsøkonomien kan komme til at fungere på en fornuftig måde for såvel personer som gods.

Når hr. Rahbæk Møller tog forskud på, at det skulle være en mindretalsforeteelse at køre individuelt i bil, er det altså, fordi han regner med, at hans socialistiske program kan føre os ud i socialistiske tilstande som i

det socialistiske Polen. Der er det højst sandsynligt efter den måde, den polske økonomi fungerer på, at det er en mindretalsforeteelse at køre i bil, men hvis man skal have en trivselsskabende, velstandsskabende, fleksibelt fungerende samfundsøkonomi, er der al mulig grund til at tilskynde og understøtte den individuelle transport. Så er den kollektive transport inden for meget, meget brede områder kun en uheldig nødløsning, som vi i en overgangsperiode bliver nødt til at opretholde. At der over lange afstande eller ved massetransport som i storbyernes myldretider kan være en vis plads for den kollektive transport, så vi ikke helt kan undvære den, er så noget helt andet.

Men det danske folketing har jo ulykkeligtvis behandlet bilbranchen på en helt anden måde end den, som man efter nutidens forhold burde have gjort. Vi har set, hver gang vi i den nyere tid har fået en finansminister fra partiet venstre, nærmere betegnet hr. Anders Andersen, med ansvaret for skatterne, at der er indført nogle gevaldige skatter på bilbranchen, der har været ved at slå den ihjel. Vi har hver evig eneste gang, både i 1974 og i 1979, oplevet, at et bilsalg på over 120.000 om året faldt til godt 70.000. Derfor var det i allerhøjeste grad velkomment, da skatteministeren den 3. november 1981 fremsatte sit forslag om den lettelse, der da var tale om.

Nu har hr. Arne Melchior jo brugt mange ord på at påpege det uanstændige, som folketinget gjorde i den forbindelse, men hr. Arne Melchior havde ikke engang fat i det, der var det virkelig alvorlige i situationen, og det er, at skatteministeren den 3. november kommer og siger, at fra døgnets begyndelse den 4. november kan alle disponere efter, at nu har vi en lettelse, som er nok så klar. Det behandler så folketinget den 3. november og har et mægtigt flertal for. Den 4. november begynder folk at disponere både med direkte køb og salg, men skam også med henblik på udvidelse af varelagre og andre dispositioner. Det gør de i de følgende dage og får det ene signal efter det andet fra folketingets side, både under anden behandling i folketingssalen og i form af to betænkninger fra folketingets skatte- og afgiftsudvalg, der viser, som i salen, 16 stemmer mod én til at lette disse ting. Og så på grund af pensionskasser og sådan noget, som i hvert tilfælde slet ikke vedrører dette, finder man pludselig den 12.