

[Glistrup]

november på – jeg tror i og for sig uden at man rigtig gjorde sig det klart, hvad man gjorde fra folketingets formands side – at bytte om på dagsordenspunkterne, så lige præcis dette punkt faldt væk.

Det kan folketinget simpelt hen ikke være bekendt, og jeg skal derfor tillade mig på fremskridtspartiets vegne at fremsætte følgende:

Forslag om motiveret dagsorden.

»Folketinget undskylder, at tinget narrede mange mennesker ved at bryde sit løfte om at lette bilskatterne fra og med 4. november 1981.

Tinget går derefter over til næste punkt på dagsordenen.«

Formanden:

Der er nu fremsat følgende forslag om motiveret dagsorden: (se ovenfor).

Efter overvejelse skal jeg også lade denne dagsorden indgå i forhandlingen.

(Kort bemærkning).

Rahbæk Møller (SF):

Polen kan bruges til meget, men nu må bunden vist også være nået. Hvis jeg hørte rigtigt, påstod hr. Glistrup, at hvis vi udvide de den kollektive trafik, gjorde mere for at bevare vore gamle biler og byggede flere cykelstier, så endte vi direkte i polske tilstande.

Bollmann (CD):

Som hr. Arne Melchior sagde, drejer denne debat sig ikke om sammenhængen mellem bilafgifter og andre afgifter. Den drejer sig om, at en branche, som har haft en tilbagegang på 40 pct. i salget af nyregistrerede biler gennem de sidste to år i forhold til de to foregående år, troede på, hvad folketinget havde indstillet til vedtagelse, umiddelbart før valget blev udskrevet. Ikke alene branchen, men også befolkningen troede rent faktisk på, at hvad vi her havde lovet, ville vi også holde, og befolkningen disponerede herefter. Efter CDs opfattelse var og er der stadig et ganske særligt behov for at nedsætte denne afgift, for som skatteministeren sagde den 3. november 1981, er der en positiv beskæftigelsesvirkning ved disse lempelser. Han sagde også, at det kun var derfor, regeringen kunne støtte forslagene. Endelig erkendte ministeren jo samtidig, at netop denne bran-

che var hårdt trængt. Se, det var den 3. november 1981, og jeg tror ikke, at beskæftigelsen eller økonomien i branchen er bedret siden da.

Når CD mener, at forslaget finanspolitisk i det mindste vil hvile i sig selv og i hvert fald ikke vil koste staten penge, er det selvfølgelig, fordi branchen selv har dokumenteret det, men også fordi finansministeren her på det sidste har dokumenteret det ved at komme frem med et ændret skøn over provenuet af bilafgifterne på minus 600 mill. kr. Det synes jeg er det bedste bevis på, at vores forslag udmærket både kan og bør stå alene.

Nu siger man, at CD har skiftet standpunkt i forhold til efteråret og ikke vil være med til afgiftsforhøjelser. For det første har vi endnu ikke haft lejlighed til at tage stilling hertil. Jeg har i hvert fald ikke set nogen forslag, hverken fra skatteministeren eller fra hr. Bernhard Baunsgaards parti, men det kan måske skyldes, at de begge inderst inde er enige i det, hr. Erhard Jakobsen sagde for nogen tid siden herfra, nemlig at der ikke i dag er det samme grundlag for at forhøje afgifterne, som der var i maj eller i november 1981.

Så er der hr. Bakholtz' bemærkning om trænering i udvalget. Det synes jeg er temmelig meget ved siden af. Jeg ved godt, bemærkningen ikke var rettet til CD, men jeg synes, det bør understreges, at forslagene var færdigbehandlede i udvalget. De var indstillet til vedtagelse af et flertal på 16 ud af 17 af udvalgets medlemmer, og de var på dagsordenen til endelig vedtagelse den dag, da statsministeren udskrev valg. Det var ikke CD, der forhindrede vedtagelsen. Jeg ved ikke, om det var statsministeren eller det var et andet af forligspartierne, og det er heller ikke sikkert, jeg kan få det at vide her i dag, men der er i hvert fald ingen af de fire partier, der står bag forespørgslen i dag, der kan hænges op på, at forslagene blev taget af bordet. Nu har vi jo to førstebehandlinger efter forespørgslen, og derfor skal jeg ikke gå så meget i detaljer om teknikken, men jeg vil dog erindre om, at de forslag, som dagsordenen drejer sig om, dels indeholder en nedsættelse af registreringsafgiften, dels en lempelse af frikørselsreglerne for hyrevogne, dels en forhøjelse af afskrivningsreglerne for biler. Det vil altså sige, at med et nej til det første siger man også nej til de to sidste