

[Ethard Jakobsen]

hvad skal han køre i bil for? Og så videre over, skal vi sige malkekoperioden, hvor man havde opdaget, at her var et sted, hvor man roligt kunne forhøje og forhøje og forhøje, for den gav bonus hver gang, og så frem til den situation, hvor vi er nu, og hvor det for første gang i mange år eller for første gang overhovedet i den tid, jeg har været herinde, og det er jo nogle år, har været muligt virkelig at få råbt så højt, at der bliver hørt efter, at nu er den altså gal på dette område. Nu skal der altså gøres noget. Nu vel, lige i dag kommer vi ikke igennem, men der er ikke tvivl om, der nu er sat kræfter i gang, som vil virke videre. Der er ikke tvivl om, at den gammeldags holdning til bilisme, som det hedder, og dette forsøg på at stille det op imod den kollektive trafik, der på sit område er præcis lige så nødvendig, om kort tid vil være passé. Man vil få en fornuftig debat om, at Danmark simpelt hen ikke med sit EF-medlemskab bag sig kan være bekendt at indtage den plads, vi indtager nu, der er helt forskellig fra andre landes, hvor oven i købet velstanden er mindre end her. Jeg tror, at denne debat har været med til at bane vej for det.

Og så én ting til, og det var det, hr. Arne Melchior et par gange med rette gjorde opmærksom på. Vi skal ikke slide for meget på folketingets renommé, og det er altså ikke pynteligt, at vi giver vide kredse i befolkningen en fornemmelse af, at her er der noget, alle er enige om. Så kommer der et valg af helt andre grunde i og for sig, som hr. Glistrup sagde, og så pludselig kan de mennesker ikke mere tro på, hvad så mange sagde før det tidspunkt. Det er ikke pynteligt, og det bør i hvert fald ikke gå stille af. Der bør i hvert fald være en debat, hvor, som hr. Arne Melchior også sagde, de forskellige partier sandelig skal have lov til at vise, hvor de står i deres syn på, om man kan behandle vælgerne sådan.

#### Ministeren for skatter og afgifter (Lykkesoft):

Jeg skal ikke gøre mange bemærkninger. Jeg ser ingen grund til at genoplive en debat, som vi har haft nogle gange i min korte tid som skatteminister, og hvor man jo godt kan bruge folketingets tid på at vende og dreje hinandens argumenter og udlægge dem, så de nu ser bedst ud i éns egen opfattelse.

Jeg tror ikke, bilbranchen er vældig godt tjent hverken i sine kortsigtede eller langsigtede interesser med de forsøg på at genere regeringen, som er gjort med denne forespørgsel. Det er ikke sikkert, det fremmer noget, men nogle partier har jo så fået lejlighed til for, jeg ved ikke hvilken gang at tilkendegive deres principielle synspunkter.

Der er to ting og kun to ting, jeg vil anføre. Den ene er, at det er jo allerede af de grunde, hr. Bernhard Baunsgaard nævnte, mindre attraktivt at tage imod CDs tilbud om, at man godt vil dække et tab, hvis det kan dokumenteres, men der er også én grund til, til at tilbuddet ikke er meget værd. Nationaløkonomiske størrelser kan ikke puttes ned i et reagensglas, isoleres og efterprøves, og der kan ikke bagefter opgøres nogen regning af denne karakter på et forslag som det, der diskuteres her.

Det samme kan jo i og for sig siges til hr. Arne Bjerregaards i og for sig interessante betragtninger om, at det kunne være godt med et erfaringsmateriale. Vi får aldrig et entydigt erfaringsmateriale, uanset hvad vi gør, så jeg synes ikke, vi skal foretage os noget udelukkende for at prøve at lege lidt med, hvordan afgifter virker. Vi vil ikke være i stand til at få et endegyldigt svar.

Jeg skal kun gentage, at sammenhængen, som den så ud for regeringen i november, og som den ser ud nu, er uændret. Der kan bestemte være fornuftige ting i de forslag, der bliver diskuteret senere på dagsordenen, men de bør i hvert fald ikke efter vor opfattelse gennemføres isoleret. Der kan være detaljer i nogle af forslagene, som man kan tage ud til særskilt behandling. Hyrevognsfolkets frikørselsregler har været nævnt, elbiler kan nævnes. Det vender vi tilbage til senere på dagsordenen.

#### Arne Melchior (CD):

Hr. Glistrup og andre har gjort opmærksom på, at der ikke er nogen risiko for valutaforbruget ved en større bilimport. Eftersom man betaler  $\frac{1}{3}$  af en bils pris til statskassen og dette beløb er større end den del, der går i statskassen af et øget gennemsnitsforbrug, så vil der altså i kølvandet på dette valutaforbrug blive en større valutabesparelse. Man kan jo nu engang ikke bruge de samme penge to gange.