

[Erik B. Smith]

forlig, der er indgået, men når det almindelige personfradrag ikke betyder noget som helst for dem, der modtager bistandshjælp – de får ikke en femogtyveøre mere – i modsætning til alle andre, er det så så forbavsende, at jeg spørger: hvordan forholder det sig rent faktisk med det særlige personfradrag vedrørende børn under 10 år?

Er det ikke endnu mere forbavsende, at socialministeren ikke vil gå herop og bekræfte, at der selvfølgelig skal gennemføres de nødvendige ændringer i bistandsloven, så vi sikrer dette? Det fremgår i alt fald ikke af den forligstekst, man har ladet folketingets medlemmer tilflyde. Jeg synes, det er vigtigt at få den bekræftelse, men hvis ikke vi kan få den, må vi jo tage det til efterretning.

Socialministeren (Palle Simonsen):

Lad mig først for en ordens skyld bekræfte fru Lone Dybkjærs udlægning af teksten. Der er ikke nogen tvivl om, hvordan dette spørgsmål løses for 1984. Det har jeg gjort rede for i mit tidligere indlæg.

Der er heller ikke nogen tvivl om, at dette spørgsmål skal løses i 1985, men ikke er teknisk afklaret på nuværende tidspunkt. Det ser jeg ikke at der er noget som helst forkert i, eller at det kan give anledning til nogen som helst form for mistillid til det, der er indgået aftale om.

Så skal jeg kun sige til hr. Tinning: jeg har svaret på konkrete spørgsmål om, hvilke ændringer der sker af bistandsloven, men jeg agter ikke på nuværende tidspunkt at gå ind i en detaildiskussion om et forslag, som endnu ikke er fremsat i folketinget.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslaget

vedtoges med 67 stemmer mod 62 (S, SF og VS).

Formanden:

Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

7) Første behandling af lovforslag nr. L 40:

Forslag til lov om ændring af lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v.
(Fremsat 19/10 1983).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Bakholt (S):

Der er for at sige det ligeud både skidt og kanel i det lovforslag, ministeren har fremsat. Der er 3 områder, regeringen ønsker at foretage ændringer på.

Man foreslår, at den automatiske pristalsregulering af skalaknækket for beskatningen af personbiler fortsættes ud over 1983. Det er vi imod. Vi er imod, at denne pristalsregulering af skalaknækket gøres permanent. Det var ganske vist den socialdemokratiske regering, der i foråret 1982 fik gennemført denne regulering, men det var et led i en økonomisk og beskæftigelsesmæssig pakke. Regeringen har undervejs fjernet næsten samtlige former for automatisk regulering inden for alle områder, og så er det svært at se, hvorfor der skal være én tilbage.

En anden ting, jeg vil pege på, er, at da vi gennemførte dette, var bilbranchen inde i en vanskelig periode, hvor bilsalget ærlig talt gik dårligt. Det er jo ikke tilfældet i dag. I dag er vi i den situation, at vi kan konstatere en ret kraftig fremgang i salget af nye automobiler. Efter bilbranchens egne oplysninger blev der i de første 3 kvartaler af 1983 solgt 27 pct. mere end i de sidste 3 kvartaler af 1982.

Men det altafgørende er, at her kommer regeringen og giver efter egne oplysninger 63 mill. kr. til bilejerne, samtidig med at man planlægger ret kraftige takstforhøjelser for den kollektive trafik. Der er ingen balance her. De, som har råd til at købe sig en ny bil, får en lettelse, og de, som ikke har mulighed for det, og som altså må benytte den kollektive trafik, får en stramning. Jeg er vidende om, at HT forhøjer sine takster nu med cirka 22 pct., og regeringen har bebudet en forhøjelse af den kollektive trafiks takster fra maj og fra november måned næste år.

Det er igen et bevis på, hvor skævt regeringens økonomiske politik er. Det er en asocial trafikpolitik, der letter det for dem, der har råd til at købe en bil, og straffer dem, der