

[Ministeren for skatter og afgifter]

betyder en pristalsregulering jo en forhøjelse af afgiften, mens pristalsreguleringen her er en formindskelse af afgiften. Det er nu engang denne regerings politik, at vi ikke ønsker at forhøje afgifterne, men i det omfang vi mener det er økonomisk forsvarligt, vil vi gerne nedsætte afgifterne.

Det fremgik klart af de taler, der blev holdt i dag, hvilket samfund vi bevægede os hen imod, hvis vi havde en socialdemokratisk regering. Jeg er ikke utilfreds med, at det blev sagt så bestemt og sikkert: med høje afgifter, med at tvinge folk ind i kollektive transporter og passe på endelig ikke at lave konkurrence til de offentlige transportmidler, altså fjerne individualismen og i stedet for putte os alle sammen ind under en skabelon. Det er klart, at hvis man har den holdning, så må man være imod lovforslaget.

Det eneste argument, jeg kunne tænke mig var et sagligt argument mod at følge os i den afgiftslettelse, der er tale om, var, hvis man sagde, at staten led et økonomisk tab. Det er rigtigt, at vi har skønnet i de bemærkninger, jeg har ledsaget lovforslaget med, at tabet vil være ca. 65 mill. kr. Men det er vel at mærke under uændret omsætning af biler, og det er jo rigtigt, som fru Bente Juncker siger, at der er en stærk formodning for, at hvis vi sætter afgiften ned, omsættes der flere biler, og så skal det nok ende med, at statskassen tjener penge i stedet for at tabe penge. Det er i hvert fald et synspunkt, som Danmarks Automobilhandler Forening klart har gjort gældende, og et synspunkt, som jeg i nogen grad deler på basis af de statistikker, der er blevet forelagt mig. Jeg vil tro, at når vi får tingene klaret op i udvalget, kan vi også løse det problem.

Jeg er glad for tilslutningen til afgiftsfritagelsen for elbiler. Med hensyn til mand-skabsvognene er jeg helt klar over, at der kan være et problem med telefonselskaber rundt omkring, men som det klart fremgår af bemærkningerne, er formålet med lovforslaget ikke at fratage disse selskaber de goder, de har haft. Det ville også være i strid med regeringens politik. Meningen er netop at udvide disse goder til andre. Hvis der er nogle tekniske problemer, må vi se på dem i udvalget. Jeg er sikker på, at vi får dem løst.

(Kort bemærkning).

Bernhard Baunsgaard (RV):

Ærlig talt, jeg tror ikke, ministeren argumenterer på en fornuftig vis her, når han siger, at hvis vi sætter afgiften ned, så sælges der flere biler. Det drejer sig om at nedsætte afgiften på en bil, der koster 125.000 kr. eller 150.000 kr., med 300–400 kr. Jeg tror ikke, der bliver solgt ret mange flere biler af den grund.

Denne regerings opgave, fortsatte ministeren, er at sætte afgifter ned, og derfor er vi tilhængere af pristalsreguleringen, når det medfører nedsatte afgifter, men ikke når det medfører forøgede afgifter.

Ja vel, det kunne selvfølgelig være en målsætning. Så kunne jeg jo spørge: hvorfor lægger man så forøget afgift på undervisning med 1,4 mia kr. – det følger af forliget – og hvorfor forhøjer man sodavandsafgifterne med 240 mill. kr.? Man må så i hvert fald konstatere, at regeringen ikke er særlig ferm til at føre sin egen politik ud i livet.

Bakholt (S):

Det, der får mig til at gå herop nu, er skatteministerens bemærkninger om, at vi udelukkende er ude på at sætte afgifterne op og tvinge folk over i den kollektive trafik, og hvad man nu ellers kan finde på af uartigheder. Sådant forholdet det sig ikke. Men vi finder, at der skal være en rimelig balance i tingene, og det er urimeligt, at man kommer her i en situation, hvor bilsalget går strålende, og hvor man pålægger den kollektive trafik store afgifter, og letter afgifterne på den private bilisme. Det er urimeligt, og det er skævt. Det var det, jeg prøvede på at gøre skatteministeren opmærksom på i mit første indlæg. Det kan vi ikke være med til.

Ministeren for skatter og afgifter (Isi Foighel):

Må jeg sige til hr. Bernhard Baunsgaard, at det er fuldstændig rigtigt, at det her drejer sig om et meget lille beløb. Men det var ikke mig, der indledte debatten her med de lange taler om alt, hvad der ville ske for den kollektive trafik, fordi vi sænker afgiften med noget, der svarer til prisen på en skruenøgle. Men det interessante ved det er den tendens, det er udtryk for, nemlig at vi virkelig gør et alvorligt forsøg på ikke at sætte afgiftsniveauet op for så vidt angår biler.