

**[Bausgaard.]**

hjertet tilslutning fra det konservative folkeparti. Derfor glæder det mig, at vi nu er i stand til at få det, og så gør det i og for sig ikke så meget, hvem der vil forsøge på at bringe sammenhængen ind.

Må jeg så i øvrigt til den højtærede finansminister sige, at ingen skal jo beskyldes ham for, at han med det forslag, der her er fremsat, har ladet fantasien løbe løbsk. Nu har han jo altså heller ikke på samme måde som andre skabt forventninger om, at det ville ske. Det er de traditionelle ting, der belægges med øgede afgifter, men det er vist også ved fremsættelsen af forslaget, hvilende på de traditionelle ting, klart dokumenteret, at vi nok har nået grænsen for, hvad de traditionelle ting kan bære. Jeg tror derfor, man skal fastholde behovet for at se skattereformen i hvert fald tegne sig så klart, at man har en nogenlunde sikker fornemmelse af, at det, vi nu begiver os ind i, kan indpasses i en større sammenhæng, og at det derfor er vigtigt at fastholde, at disse afgifter ikke gennemføres på en sådan måde, at alt for stor en part af dem alt for hurtigt løber direkte ud i omkostninger og pristal. Jeg går ud fra, at alle vil være enige i, at da vi i det høje ting nåede frem til, at skatter og afgifter skulle holdes uden for pristallet, var det udtryk for mere end blot et ønske om at ville tækkes en øjeblikkelig stemning. Der var virkelig noget sagligt set alvorligt ment i dette, og derfor gælder det selvfølgelig om at finde afgifter, som ikke i for stort omfang og i for hurtigt tempo løber ud i omkostningsniveauet. Og ud fra denne betragtning, som jeg anser for at være meget væsentlig, må man jo nok sige, at den svageste del af det fremsatte forslag om øgede forbrugsafgifter er de to poster, der vedrører vægtafgiften på motorkøretøjer og afgiften af benzin. Mest åbenbar er svagheden for benzinen vedkommende, idet vist ikke ret mange — finansministeren ikke undtaget, tror jeg — har fantasi til at forestille sig, at denne afgift ret længe vil kunne holdes uden for en stigning af omkostningsniveauet.

Jeg skal ikke begive mig ind i enkeltheder her ved første behandling, men vil dog gerne gøre bemærkninger om et par enkeltheder i lovforslaget, fordi disse enkeltheder efter min mening berører det prin-

cipielle. Jeg kan ikke helt forstå, hvad det er for en idé, der ligger bagved den højtærede finansministers forslag om, at små varevogne og små lastvogne op til 3.000 kg skal betale mere i vægtafgift, medens de store lastbiler ikke skal. Jeg er enig i, at vi så vidt muligt bør holde den egentlige varetransport udenfor, fordi den i hvert fald meget hurtigt og med en meget stor del løber ud i omkostningsniveauet, men jeg ved ikke, om det skyldes en tro på, at når noget er stort, så er det også godt, og når noget er småt, så er det ikke godt. Jeg ved ikke, om det er en sådan tankegang, der har gjort sig gældende hos den højtærede finansminister, men jeg kan oprigtigt talt ikke se hverken berettigelsen af eller rimeligheden i at forskelsbehandle små og store transportmidler i denne forbindelse.

Endelig må jeg sige, at hvis man ønsker at fastholde, at den erhvervsprægede kørsel så vidt muligt skal holdes uden for afgiftsforhøjelser, kan jeg ikke forstå, hvorfor det skal være mindre hæderligt at køre hyrevogn end lastvogn. Men der må jo være sådan et eller andet, der gør sig gældende, for begge dele vil med større eller mindre vægt hurtigere eller lidt mindre hurtigt løbe ud i omkostningsniveauet; og at det i videst muligt omfang skal undgås, er noget, man må have for øje.

Ja, efter disse betragtninger vil alle have forstået, at det radikale venstre går ind i udvalgsarbejdet med den hensigt at fastholde den økonomiske balance og at yde sit nødvendige bidrag til, at dette kan ske, ligesom vi også går ind i udvalgsarbejdet med en vis forventningens glæde.

**Aksel Larsen:** Siden vi fik dette lovforslag forelagt i formiddags, har jeg bl. a. brugt tiden til at gennemlæse den højtærede statsministers åbningstale af 6. oktober, og jeg har ikke deri kunnet finde nogen bebudelse af, at man allerede 1½ måned senere ville komme og foreslå udskrevet ca. 500 mill. kr. mere i forbrugsskatter. Ja, for det er jo 500 mill., det drejer sig om, og ikke 400 mill. Det er 500 mill. ud over det, man muligvis tjener ved delvis at standse spritruterne. Så vidt jeg kan se på opgørelsen, regner man med 424 mill. + 64 mill., fordi man i januar kvartal tager 50 pct. af et års vægtafgift på de fleste biler.