

[Steen Folke]

På et tidspunkt, hvor dette hidtil største atomoprustningsprogram bliver mødt med så stærk modstand i den amerikanske kongres, at der er en chance for, at det aldrig bliver realiseret, er det trist, at den danske regering udtaler sig til støtte for programmet.

*Besvarelse (27/12 82):*

**Forsvarsministeren (Hans Engell):**

Den danske regering har ikke tilkendegivet støtte til MX-missilprogrammet. Regeringen har sammen med sine allierede noteret sig den betydning, som programmet vil kunne få for opretholdelsen af en troværdig afskrækkelse. Jeg vil i denne forbindelse understrege, at beslutningen vedrørende MX-missilet er en rent amerikansk afgørelse, som derfor ikke har været genstand for konsultationer i NATO.

Baggrunden for præsident Reagans beslutning om at producere 100 MX-missiler er som bekendt den voksende bekymring for, at USAs landbaserede interkontinentale ballistiske missiler (ICBM) er blevet sårbare over for et sovjetisk overraskelsesangreb. Allerede de to forudgående administrationer arbejdede derfor på at udvikle et missil, som kunne overleve et sovjetisk overraskelsesangreb. Tidligere præsident Carter planlagde således en produktion af 200 missiler, der skulle anbringes i et kæmpemæssigt tunnelsystem, som skulle gøre det umuligt at konstatere de enkelte missilers nøjagtige placering.

Den nuværende administration har valgt en løsning, der indebærer, at de 100 missiler placeres i kraftigt armerede siloer i kort indbyrdes afstand. Efter den nylige afstemning i Repræsentanternes Hus skal alternativerne til denne stationeringsmåde imidlertid studeres.

Jeg er bekendt med, at det er blevet hævdet, at deployeringen er i strid med SALT II's bestemmelse, hvorefter man lover ikke at bygge ydeligere faste ICBM-affyringsramper. Dette bestrides imidlertid fra amerikansk side, idet man ikke betragter siloerne som affyringsramper, men derimod de »hylstre«, hvori MX-missilerne transporteres, og hvorfra de kan affyres. Jeg har endvidere bemærket, at MX-programmet ifølge det oplyste ikke vil betyde nogen overskridelse af det numeriske loft fastsat i SALT II, og at det vil kunne gennemføres inden for de rammer, der er indeholdt i det amerikanske oplæg i

START-forhandlingerne. I øvrigt vil jeg understrege, at det må være op til SALT II-aftalens parter at afgøre de enkelte fortolkningsspørgsmål.

Lad mig for tydelighedens skyld tilføje, at den danske regering ønsker, at USA og Sovjetunionen fortsat efterlever SALT-aftalen, og selvsagt også, at START-forhandlingerne fører til reelle reduktioner i de strategiske atomstyrker.

### Spm. nr. S 389

Til *ministeren for skatter og afgifter (15/12 82)* af:

**Barsøe-Carnfeldt (UP):**

»Ministeren bedes oplyse, om der på skattemålsområdet er foretaget økonomiske konsekvensberegninger forud for en ændring af afgifter, herunder registreringsafgift.«

### Begrundelse

Den danske bilbranche er hårdt trængt på grund af de rekordhøje skatter og afgifter på personbiler. Der sælges færre og færre personbiler.

Afgiftsfastsættelsen synes i strid med almindelig afsætningsteori at omstyre den kendsgerning, at det største »dækningsbidrag« findes på det punkt i afsætningskurven, hvor antallet af afsatte enheder er optimale multipliceret med en given afgiftsstørrelse.

I det øjeblik det totale salg går ned, vil antallet af stykker »dækningsbidrag« gå ned tilsvarende.

Hvis staten kalkulerer med et givet provenu, nemlig produktet af samtlige afgifter på personbiler, og konstaterer, at dette provenu bliver ringere, ville det så ikke være rimeligt at overveje en nedsættelse af afgifterne til et sådant niveau, hvor salget igen er stigende og provenuet stimuleres?

Ud fra et færdselssikkerhedssyn er det beklageligt, at udskiftninger til nyere biler stagnerer, og at ældre og nedslidte biler stiger i antal.

Udskiftningsgraden hæmmes ganske givet af de høje totalpriser på nye biler, hvortil kommer de forhøjede priser af fast og variabel art. Det forundrer mig, at man tilsyneladende ikke er opmærksom på værdien af