

[Viggo Starcks.]

Der er et andet punkt at kritisere. Statsvirksomhederne er opført som indtægts-givende, men med negativt fortegn, hvilket giver et noget skævt billede. Udgifternes stigninger ser beskedne ud, fordi man har afskrevet mindre. I virkeligheden er udgifterne langt større, end det ser ud til.

Når staten låner penge ud til 3,2 pct. og selv skal låne til 6 pct., må skatteyderne betale resten. Det fremsættes til overvejelse, at staten forlanger markedsrenten. Derved kan adskillige millioner spares. Staten kommer let til at drive en illoyal konkurrence for andre skatteyders midler ved at låne ud til lav rente uden kurstab. Det er en kortvarig øjenforblændelse, for i det lange løb skal folk selv betale det. Statens store salg af obligationer trykker obligationsmarkedet, så dette på en måde er med til at give den lave kurs på kreditforeningsobligationer, og det vil sige, at statens illoyale udlånsrente indirekte er en medvirkende årsag til, at den effektive rente, som folk må betale af kreditforeningsobligationerne, er så høj, og dette indvirker på det private byggeri.

Kunne regeringen ikke standse Marshalludlånene, indtil den kan præstere balance? Statsbanerne med det store underskud kunne passende forhøje sine fragsatser, særlig for de grovvarer, hvor der fremkommer størst underskud, for dette er et område, hvor statsbanerne for skatteydernes penge gør forsøg på at konkurrere den indenrigske skibsfart ud, særlig den mindre skibsfart.

Man har en mistanke om, at den udmærkede plan, som regeringen har om at ophæve tilskuddene til forbrugerpriserne, omgående vil få pristallet til at stige. Fra vor side ønsker vi disse tilskud væk, fordi de giver en altfor stor og kostbar administration, som befolkningen må betale, og vi har gentagne gange foreslået det for døve øren, men retsforbundet mener at kunne vise en vej, så pristallet ikke stiger og der alligevel opnås balance på budgettet.

Samtidig med at man afvikler disse tilskud, som er dyre og umoralske og giver en stor administration, bør man ophæve en række afgifter, der kan få pristallet til at falde, og her er der nok at tage af. Alle de beløb, der findes opført under indførseltolden, 125 millioner, kan ophæves. Samtidig med ophævelsen af sukkerrationeringen

kan man passende stryge afgiften på industrisukker. Afgiften på chokolade- og suk-kervarer, ca. 140 millioner, vil ikke savnes af befolkningen, hvis den stryges. Det drejer sig i virkeligheden efter sukker- og chokoladebranchens egen beregning om et tillæg på ca. 120 pct. til engrosprisen, og dette lille tillæg mere end fordobler enhver stigning af sukkerafgift eller i priserne på råvarer, emballage og arbejds løn. En så stor skat fører ganske automatisk til lovovertrædelser. Omsætningsafgiften for motor-køretøjer, vægtafgiften og den midlertidige tillægsafgift andrager tilsammen ca. 80 mill. kr. Endvidere er der afgifter af papir, pap, kaffesurrogat, radiolamper, konsum-is, mineralvand, glødelamper, tændstikker, gulvtæpper, kufferter, fotografiapparater, ure, fyldepenne og benzin udover det, der anvendes til vejformål. Der er nok at tage af.

Jeg vil særlig henvise til turisternes interesse. De fleste køber konfekturer og går på restauration. Vi er med til at jage dem ud med disse høje afgifter, der ødelægger Danmarks turistrenommé. En del turister køber på deres rejser ure eller fotografiapparater; de såkaldte nyttige souvenirs, i lande, hvor de tumpede afgifter er mindre end i deres eget land, og mange amerikanske turister rejser derfor til Sverige eller til Tyskland herfra bare for at kunne købe ure eller fotografiapparater, hvorved Danmark går glip af detailavancen. Ved at nedsætte eller stryge disse afgifter vil de tilrejsendes tal og omsætningen stige. Indtægterne vil stige, så de handlende får en større indtægt, hvilket igen vil være til fordel for statskassen, hvis man hører til dem, der glæder sig over sligt.

Benzinens afgifter bør nedsættes, for billig benzin betyder billig transport, og billig transport betyder billigere varer. Tænk hvad afgifterne betyder for landbruget ved transport af mælk og kartofler, korn og kunstgødning! Det mærker forbrugeren derefter. For byggeriet spiller det også en stor rolle. Man anslår en lejlighed til at veje ca. 150 t. Transporten af 150 t er en ikke uvæsentlig del af byggeudgifterne, bortkørsel af udgravet jord, materialer, stilladser o. s. v. Med de nuværende vognmandspriser bliver 150 t let til 5 000 kr., hvoraf benzinskatten udgør 20 pct. eller 1 000 kr. En halvering af benzinskatten vil altså gøre en lejlighed 500 kr. billigere at opføre. En udtjent bil koster om året i