

[A. C. Normann.]

at jeg mener, man ikke kan diskutere skattenedsættelser. Men kan efter min opfattelse udmærket diskutere skattelettelse til tider og i et tempo, hvor produktionen muliggør det, og vi kan også diskutere, hvornår et sådant tidspunkt er til stede. Men vi skal lade være at gå ind i overvejelser af fantasiplaner om forøgelse af købekraften med en milliard, blot fordi valget nærmer sig. Den konsolidering, der er nået på 2 år, skal vi ikke sætte over styr igen.

Men i den roligere overvejelse, som der er grund til at foretage, må det afgørende være, hvor stor en del af en skattelettelse der går over i øget forbrug, og hvor stor en del der går til en stimulering af produktionen. For naturligvis har høje skatter dette tilfælles med stramme kreditforhold, at de hæmmer investeringen.

Må jeg som eksempel nævne England, der jo i øvrigt har langt højere skatter i forhold til nationalindkomsten end vi. Det sidste halve års erfaringer derovrefra, hvor man for nogle måneder siden, et stykke tid før valget, nedsatte skatterne, er ikke gode, hvad en af det statistiske departements seneste meddelelser vidner tydeligt om. Men det er i øvrigt rigtigt, at det er vanskeligt at bedømme, hvordan virkningerne ville blive i Danmark, og jeg må i alt fald indrømme, at når jeg har talt for, at også vi burde skride til skattelettelse, så snart dette er muligt, så — det vil jeg gerne sige rent ud — har jeg ikke tænkt på skattenedsættelser i et omfang, som kan konkurrere med oppositionens valganiske forslag.

Det ærede medlem hr. Poul Møller gjorde den bemærkning i formiddags, at det lader sig let måle, hvor stor risikoen ved en skattelettelse vil blive. Jeg forstod ham sådan, at det ville være let at overse. Det fremgår, synes jeg, af det ærede medlems eksempel, hvor grænseløs overfladisk og letsindig en sådan påstand er.

I 2 års perioden fra 30. april 1957 — altså fra regeringsdannelsen — og indtil 30. april i år steg bankernes udlån med 1 milliard kr. til godt 7½ milliard kr. Af stigningen, der jo muliggjordes ved den store opsparring, gik en fjerdedel til håndværk og industri, en sjettedel til skibsfarten og en syvendedel til landbruget,

medens udlånene til detailhandel — og her tænker jeg på forbrugsområdet — androg knap en fjerdedel af beløbet, men deraf faldt mere end halvdelen på den direkte afbetalingsfinansiering, der i 2 års perioden er gået op med ikke mindre end 54 pct., en procentvis stigning, som er meget stor i forhold til f. eks. industriens og landbrugets forbrug af bankmidler i den samme periode. Kunne man derfor finde midler til at sikre, at en skattelettelse for en større parts vedkommende lededes ud i investeringer, ville det være en betryggelse for de erhverv, hvis skæbne er afhængig af, at en inflation ikke får frie tøjler.

Så vil jeg gerne, inden jeg slutter, dvæle et øjeblik ved det økonomiske program, som oppositionen nu har fremsat. Jeg skal ikke tale længe om det, for det synes jo allerede at være grundstødt, men jeg vil dog alligevel være en meget interesseret iagttager, når oppositionen nu skal til at udmønte programmet i konkrete lovforslag. Det bliver spændende, og disse forslag bør selvfølgelig af regeringen og dens partier behandles rent sagligt og med al den respekt, de har krav på, når man har i erindring, fra hvilken side de fremkommer.

Jeg tænker f. eks. på de afsnit i udtalelsen, der omhandler besparelser, og jeg tror, der er nogle muligheder for, at vi kan mødes med oppositionen på et rent sagligt grundlag. Afsnittet herom indledes f. eks. med krav om nedlæggelse af urentable sidelinjer i DSB.

Nu er der jo allerede nedlagt et par baner af den art i det sidste par år, og derudover er en rationalisering i gang, bl. a. ved afløsning af de gamle dyre damplokomotiver med de langt mere økonomiske diesellokomotiver, og samtidig er der nu for nylig sket en ajourføring af jernbanelinjerne. Det er i øvrigt al ære værd, at venstre nu har overvundet sin traditionelle uvilje imod at gå med til nedlæggelse af den del af banenettet, der er for dyr i drift.

Det forventede underskud i DSB i 1959-60 anslås til 70-80 mill. kr., og jeg kan oplyse, at et for nylig foretaget skøn over det eventuelle tilskud til trafiksvage linjer omfattende knap 40 pct. af det samlede statsbanenet giver et beløb på 20-25 mill. kr. i besparelser, men så omfattende nedlæggelser som 40 pct. tænker