

[Poul Møller.]

alle, at vi har en uhyre uheldig handelsbalance, og vi ved, at den i disse måneder udvikler sig så uheldigt, at der sandelig er grund til bekymring. Det er den handelsbalance, man bl. a. skal rette op ved overskudspolitikken. Men hvis man nu skaffer sig dette overskud ved midler, der må svække handelsbalancen, som f. eks. ved selskabsskatten, der må nedsætte produktionen, eller, som man ville, ved elafgiften, der nedsætter produktiviteten, så kan man dog ikke vente, at handelsbalancen skal blive forbedret gennem overskudspolitikken.

Hvad gør man nu ved dette forslag til en biltold? Er man sikker på, at disse 17-18 mill. kr., som man vil have ind for at nå det magiske tal 1.200 mill. kr., ikke vil gøre det værre for os at få afsat vore landbrugsvarer til fællesmarkedet?

Jeg lyttede med den største interesse til den højtærede statsministers betragtninger i England i lørdags. Jeg tror, at alle medlemmer af det høje ting ville anse det for at være en lykke, om de europæiske lande ville følge den vej, den højtærede statsminister anviste, med en gradvis, indbyrdes toldnedsættelse mellem de to store markedsområder. Det kan vi vist alle være enige om, men det er rigtignok som ild til vand, at det første, vi i dag her i folketinget skal forhandle, efter at den højtærede statsminister har holdt denne udmærkede tale, er spørgsmålet om nogle toldsatsforhøjelser, der vender sig mod det ene markedsområde, hvor den højtærede statsminister netop ville have aftrappet toldsatterne.

Lad være med at tro, at en forhøjelse af toldsatsen, hvor det kun drejer sig om biler, der kommer fra nogle lande, vil influere på det samlede bilkøb, for det vil det naturligvis ikke. Det vil gøre det mere attraktivt at købe biler fra EFTA-landene end fra andre lande; det er helt klart, det må være hensigten med det. Det er altså derfor en forvridding af handelen, der finder sted. I dag er tolden 12 pct. på biler,

men kun 3,6 pct., hvis vi skal importere dem fra EFTA-landene. Gennemføres dette forslag, er det 15 pct. mod 3,6 pct., hvortil kommer den forskel i afgifter, der fordobler denne forskel i kroner og øre. Det er naturligvis klart, at den, der er bilkøber, med disse forhøjelser vil føle sig fristet til at købe fra EFTA-landene.

Det kunne der jo være rimelighed i, hvis det var en protektionistisk regering, der virkelig gik ind for protektionisme, der foretog noget sådant. Jeg havde nær sagt, jeg har ikke fantasi til at forestille mig det brøl af forargelse, der ville lyde fra f. eks. den højtærede udenrigsminister, hvis vi gamle konservative protektionister havde stillet det forslag i det høje ting, at nu skulle vi ramme Tysklands, nu skulle vi ramme Frankrigs, og nu skulle vi ramme Italiens bileksport, og jeg kan slet ikke forestille mig den forargelse, det ærede medlem hr. Baunsgaard ville have lagt for dagen i så fald.

Da jeg prøvede på at anvise en vej til aktiv handelspolitik over for fællesmarkedet for at få nogle indrømmelser, gik jeg den modsatte vej, idet jeg sagde: lad os prøve på at tilbyde en nedsættelse af biltolden, mod at de giver os en bedre placering for landbrugsvarer. Men det var selvfølgelig helt urealistisk som alt, hvad vi siger, og det nikker den højtærede udenrigsminister til; dette skulle altså være bedre, og det skulle være i bedre overensstemmelse med Liberal Debats liberale ideer — jeg har jo læst i mandagsaviserne, at det er de ægte liberale, der har sat sig side om side med socialdemokraterne — og det skulle også være bedre i overensstemmelse med det radikale venstres synspunkter, at man forhøjer toldsatterne for at opnå handelspolitiske fordele. Det er i hvert fald en ny indstilling hos liberalismen, som vi konservative slet ikke kan følge med i; men der er så meget, vi ikke kan følge med til, så det er jo ikke noget argument i sig selv, det indrømmer jeg.

Her er det, jeg gerne vil spørge, om be-