

[Hans Toft.]

i form af højere præmier til forsikring af de varer, som haves på lager. Og så skal de måske oven i købet til at betale afgift af disse forsikringspræmier, så staten tager ind både med den ene og den anden hånd.

Har regeringen i øvrigt gjort sig tanker om det forbrugsforvridende element, der ligger i lovforslagene? Jeg tænker her på den forskel, der bliver i stigningen i mineralvandsafgiften og i ølafgiften. Og hvilken virkning vil disse afgifter få på turistindtægterne? Ikke mindst i disse år har vi på grund af de høje priser haft svært ved at øge turiststrømmen her til landet. Tror regeringen, det vil blive bedre, når bl.a. afgifterne nu sættes i vejret og medfører endnu større priser på vore hoteller og restauranter? Her nøjes priserne jo ikke med at stige med afgiften alene, her slår forslagene inflatoriske virkning klart igennem ved, at der oven på afgiften skal lægges dels en procent til personalet, dels oven på det samlede beløb en momsprocent på 15. Hertil kommer så yderligere omkostningsstigninger på grund af regeringens nye påfund, afgiften på erhvervsejendomme, hvilket vil være et yderligere slag mod turistbranchen.

Hr. Ove Hansen var i sit indlæg inde på de lave benzinafgifter i forhold til Vesteuropa i øvrigt. Hvis hr. Ove Hansen finder grund til at rose den danske regering for lave benzinafgifter, ja, så kunne han da i hvert fald prøve også at kigge på ølafgifterne. Vi står her i landet med en af de højeste ølafgifter i hele verden, og sammenligner vi os med landene inden for De europæiske Fællesskaber, så er den danske ølafgift på en almindelig pilsnerøl 8 gange så stor som den tyske, 4 gange så stor som den italienske og hollandske, 5 1/2 gang så stor som den belgiske og 30 gange så stor som den franske. Man må nok spørge: hvor er realiteterne at finde i talen om tilnærmelse til de europæiske afgiftssatser? Vi fjerner os med disse forslag endnu mere fra EF-landene, og vi animerer samtidig til en forøgelse af grænsehandelen til skade for dansk industri og detailhandelen, hvilket i sig selv tillige betyder skadelige virkninger for den danske valutabalance. Vi animerer til yderligere indkøbsture uden for vore grænser, og vi kan vel, som det ofte er sket, når vi har sat

afgifterne i vejret, forventede yderligere smugleri her til landet.

Alt i alt må man sige, at helheden tegner sig ganske tydeligt i disse afgiftsbuketter. Det er erhvervslivet, der skal belastes yderligere, og det er forbrugeren, der skal betale yderligere skatter. Vi kan ikke deltage i denne linje og kan derfor heller ikke medvirke til disse forslags gennemførelse.

Allerede i marts måned fremsatte vi vort alternativ, som er dybtgående besparelser på de offentlige budgetter. Havde vi fået disse besparelsers afdæmpende virkning, kunne vi i dag have drøftet, hvordan og hvor meget indkomstskatterne kunne nedsættes. Dette ville have medført større udbud af arbejdskraft og modvirket det indkomstkapløb, der til syvende og sidst betyder højere skatter, altså det regeringen nu præsenterer os for. Vi ved fra udenlandske økonomiske organisationer, vi ved fra hjemlige fagøkonomer, at det eneste rigtige for den danske økonomi ville være en nedsættelse af de offentlige budgetter og ikke mindst statens udgifter. Det er den modsatte udvikling, der nu tegner sig; det er SF, der igen som det mindste parti her i folketinget har vist, at det havde den største indflydelse.

**Arpe:** Jeg skal tale om de to sidste af de fremsatte afgiftsforslag, ændringen af lov om afgift af benzin, der vil give en merpris på 9 øre pr. l og et merprovenu på 150 mill. kr., og ændringen af lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., som vil give 9 pct. af de nugældende satser, altså 65 mill. kr. anslået.

Trafiksikkerhed er et emne, der diskuteres meget og med rette. Det er af alle en erkendt nødvendighed, at man må sætte ind for at øge trafiksikkerheden, og mange gode kræfter arbejder af desværre sørgelige grunde på en bedre sikkerhed på dette område. I går enedes folketingets medlemmer om at præmiere trafiksikkerhedsforanstaltninger. Men disse to lovforslag fremmer ikke bestræbelser af trafiksikkerhedsmæssig art. De fleste bilejere må efter sagens natur betragte deres biludgifter som en væsentlig del af deres budget. Når bilejerens samlede udgifter stiger, medfører det erfaringsmæssigt følgende: bilejeren fristes til at beholde bilen længere, end det er sikkerhedsmæssigt