

[Finansministeren.]

1974. Bl. a. for at opnå denne virkning må regeringen tillægge en meget hurtig vedtagelse af dette lovforslag den største betydning. Man må regne med, at stigningerne i detailpriserne gennemgående vil være af en størrelsesorden på 25 pct. Hvis man kunne se bort fra en nedgang i det nuværende forbrug, svarer afgiftspålægget til et årsprovenu på ca. 400 mill. kr. Jeg skal for en fuldstændigheds skyld tilføje, at det ikke er tanken at foretage nogen beskatning af de lagre, der allerede findes i detailhandelen.

Inden jeg går videre til at omtale de to sidste lovforslag, skal jeg oplyse, at de foreslåede afgifter på hvidevarer m.m. har givet regeringen anledning til at overveje en midlertidig ændring af de regler for afgiftsfrihed, der er fastsat for turisternes og andre rejsendes indførsel af varer. Vi har jo en bestemmelse, der tillader fri indførsel for 950 kr. fra EF-lande af varer, der ikke som tobak, spiritus, vin, øl og for øvrigt også kaffe, te og parfume, er underkastet mængdemæssige begrænsninger. Denne beløbsgrænse var indtil udgangen af 1972 i Danmark 350 kr. Forhøjelsen til 950 kr. gjorde det dengang nødvendigt at halvere engrosafgiften på radioapparater på grund af konkurrencen fra bl. a. Tyskland. Indførelsen af en afgift på hårde hvidevarer og andre husholdningsartikler gør det efter regeringens opfattelse nødvendigt af hensyn til det danske erhvervsliv, navnlig i grænseegnene, at reducere de 950 kr. til 350 kr. og samtidig skærpe rejsegodsreglerne for bl. a. vin på grund af afgiftsforhøjelsen. Vi vil snarest tage kontakt med EF herom.

Jeg skal herefter kort omtale afgiften på elektricitet. Den vil lige så lidt som de andre afgiftsforanstaltninger komme til at forøge erhvervslivets omkostninger; den vil kun ramme det private forbrug og de virksomheder, som ikke er momsregistrerede, det vil jo navnlig sige pengeinstitutterne. Elforbruget er meget importkrævende, og det tilsigtes gennem denne nye afgift at tilskynde til en stærkere tilbageholdenhed med elforbruget. Regeringen foreslår en afgift pr. kilowatttime på 5 øre. Det svarer nogenlunde til en prisstigning på 20-25 pct. Det forbrug, som vil blive ramt, har en størrelse, som skulle betinge en indtægt på 400 mill. kr. årlig.

Et lovforslag som dette kræver naturligvis ikke den samme hurtige behandling som de lovforslag, jeg indtil nu har nævnt, og jeg beder det udvalg, hvortil lovforslagene henvises, tage med i sine overvejelser, at vi kan forudse, at der i de kommende år skal stilles meget betydelige ressourcer til rådighed for kraftværksudbygningen.

Når jeg omtaler lovforslaget om lystbådeafgift til sidst, er det ikke fordi jeg mener, at det har de dårligste chancer for at blive vedtaget af folketinget. Forklaringen er den, at selv en afgift på de foreslåede 25 pct., som — i hvert fald i første omgang — må siges at være af en ganske betragtelig størrelse, så vidt jeg kan se, kun kan indbringe ca. 25 mill. kr. på årsbasis. Heroverfor står omkostninger ved en administration, som nok ikke bliver ganske let. De 200.000 kr., der er nævnt i bemærkningerne til lovforslaget, dækker kun toldvæsenets direkte udgifter ved lovens administration, og dertil kommer jo et administrativt merarbejde, som vil trække toldvæsenets folk fra andre opgaver. Også bådeværfterne m. fl. vil naturligvis få udgifter til lovens administration, men alt taget i betragtning mener jeg dog, det er rigtigt at tage denne afgift med. At den kræver en endog meget hurtig vedtagelse her i folketinget siger sig selv. Ligesom i lovforslaget om en forhøjelse af registreringsafgiften er der i lovforslaget om en afgift på lystfartøjer indsat en bestemmelse, der skal hindre, at afgiften, der betyder en prisstigning på 25 pct., rammer de skriftlige aftaler, der allerede måtte være indgået.

De seks lovforslag om afgiftsforhøjelser ville, hvis de virkede i et fuldt år, med uændret omsætning medføre et merprovenu på ca. 2,9 mia kr., eller knap 3 pct. af det private forbrug. Afgiftsforslagene vil dog næppe medføre en tilsvarende begrænsning af det private forbrug. Samtidig må forudses en massiv virkning på importen af biler og andre varige forbrugsgoder, altså en aflastning af importudgifterne i den periode, hvor underskuddet på betalingsbalancen ville være størst. Disse virkninger opnås uden, at afgifterne virker belastende på eksporterhvervenes omkostninger.

Afgiftsforslagene er dermed et naturligt supplement til den økonomiske politik, regeringen i øvrigt har lagt til rette for 1974. Gennem besparelserne på finansloven er det