

[Ib Christensen]

marginale indrømmelser parat til at acceptere, og det kan vi andre så notere os.

Under udvalgsbehandlingen er der opklaret en del ting, som jeg lidt senere skal komme ind på.

Først skal jeg sige, at vi stemmer for det forslag, der går ud på at foretage en mindre begrænsning af skatteundragelser for så vidt angår rateforsikringer og pensionsordninger. Det er et ret uigennemtrængeligt forslag, men et forslag, der i hvert fald har yderst begrænset omfang og kun er et symbolsk udtryk for, at man så at sige har et figenblad at hæfte på den øvrige afgiftsbuket, som i høj grad er asocial. Vi kan støtte dette, men det er jo ikke ret langt, man når ved at gennemføre dette forslag.

Om olie- og benzinafgifterne ligger det klart, at de rammer asocialt. Det fremgår af de oplysninger, vi fik i udvalget, at de rammer særdeles hårdt mennesker, der er afhængige af deres egen bil til transport hjemarbejde, og de rammer også hårdt pensionister, der får en væsentlig større forringelse forholdsvis af deres realindkomst ved disse højere fyringsudgifter end andre grupper i befolkningen. Det er altså ikke bare sådan, at det er en kopskat, den vender direkte den tunge ende nedad.

Dertil kommer, at der jo også er andre, der kommer i klemme. Jeg kan godt forstå benzinførhandlernes desperation, og jeg kan godt forstå, at det for dem er sådan, at nu er målet simpelt hen fuldt. Og det er jo kun ét udtryk for, at også andre grupper bliver ramt på en helt urimelig måde. Denne forhandlergruppe er i forvejen ramt af nogle energiprisstigninger, der er helt eksorbitante, og den må forudse under alle omstændigheder indskrænkninger og lukninger og arbejdsløshed. Når der så derudover pålægges en kunstig fordyrelse på 70 øre pr. l, så forstår man godt, at nu har de ligesom fået for meget, når de så end ikke kan få dækning for de omkostningsstigninger, de har haft.

Vi er medforslagsstillere til et ændringsforslag om at friholde hyrevogne for disse afgifter, fordi vi mener, at de er et uundværligt og vigtigt led i den kollektive trafik.

Jeg skal ikke ofre mange ord på den billøse dag, den må anses for at være kørt i stå. Det kan blot konstateres, at også her var der tale om en klart asocial effekt, ligesom den energibesparende effekt af forslaget i aller-

højeste grad var yderst beskedene, hvis den overhovedet fandtes.

Om gasafgiften må vi sige, at det er blevet klart, at den er diskriminatorisk i forhold til dem, der bor i tilsvarende lejligheder og i tilsvarende kvarterer, men som bruger petroleum som opvarmningskilde, og petroleum er afgiftsfri. Regeringen havde heller ikke nogen kommentarer til, at man kan opblande olie med petroleum og derved spare en masse penge og undgå en beskatning. Det er bare typisk for det forberedelsesarbejde, der ligger bagved, at det ikke kan have været særlig grundigt, ej heller på dette punkt. Dertil kommer, som også påvist af gasfolkene, at afgiftsbelastningen på gas endda er forholdsvis højere end på olie, og det var jo netop olien, der skulle afgiftsbelastes for at nedsætte olieforbruget.

Om elafgiften gælder noget tilsvarende. Man lægger afgift på el, til trods for at elproduktionen nu i høj grad hviler på kulfyring, og kullene er jo en energikilde, man ønsker med rette at styrke. Derfor ser vi altså denne indre usammenhæng: på den ene side vil man lave noget, der skaber ligestilling mellem de forskellige brændstoffer og fyringsenergikilder, og på den anden side er det netop olien, der særligt skal belastes, for at vi skal spare på olien. Vi har slet ikke fået nogen sammenhæng i regeringens energipolitik, heller ikke på dette punkt, og derved understreges det, at det egentlige formål med disse afgifter er af ren og skær finanspolitisk karakter og hensynet til betalingsbalancen, og at det med energibesparelserne bare er noget, man bruger som udhængsskilt, for at folk måske i større og lettere omfang kan sluge disse voldsomme afgifter.

Jeg vil godt ofre et par ord på charterflyvningsafgiften. Det blev klart under udvalgsbehandlingen, at hvis der sker en 10 pct.s nedgang i antallet af charterpassagerer, så vil det betyde omfattende indskrænkninger og væsentlig større arbejdsløshed både i rejsebranchen som helhed og i charterselskaberne. Det har regeringen ingen kommentarer til. Dengang man indførte charterflyvningsafgiften første gang, den 1. oktober 1977, var det medvirkende til et fald på 3½ pct. i antallet af charterpassagerer. Det blev senere rettet op, fordi svenskere og nordmænd ikke var klogere end vi, men fulgte eksemplet ved at lave en charterflyvningsafgift. Der er ingen