

[Gammelgaard]

notorisk provenutab i milliardstørrelsen ved på dette område at klamre sig til en afgiftspolitik, der er uden enhver saglig begrundelse, samtidig med at det er dokumenteret, at den højt besungne kollektive personbefordring, når den ellers fungerer, er dyrere pr. personkilometer end den private.

Hertil kommer så et andet og ikke mindre væsentligt argument i en periode med stor arbejdsløshed, nemlig de virkninger, statens rovdrift på motorbeskatningen har på beskæftigelsen.

I størstedelen af 1960'erne og en del af 1970'erne, da beskæftigelsessituationen var betydelig lysere, end tilfældet er i dag, flyttede et stort antal arbejdere et godt stykke væk fra deres arbejdspladser. Det spillede ikke nogen større rolle, da de fleste af dem var selvbefordrende, hvilket også var af betydning for fleksibiliteten på arbejdsmarkedet. Den hæmningsløse vækst i motorbeskatningen og de stigende benzinpriser, der fulgte oliekrisen, uden at staten har villet lempe afgifterne, har bestemt ikke virket fremmende på beskæftigelsen.

Der er ingen tvivl om, at en realisering af det forslag, der her er fremsat, eller et endnu videre gående forslag med hensyn til afgiftsbegrænsning vil give mange arbejdsløse mulighed for at få arbejde og vil sikre mange erhvervsaktive deres arbejde.

Men dette med beskæftigelsessituationen har altså ikke foruroliget skatte- og afgiftsministeren i samme grad, som det har bekymret Dansk Metalarbejderforbund og dets formand, Georg Poulsen, der klart har indset den uhyrlige afgiftspolitik skadelige beskæftigelsesmæssige virkninger for arbejdsmarkedet i almindelighed og bilbranchen i særdeleshed. For bilbranchen har vi jo netop hørt, at selvstændige, at funktionærer, at arbejdere, at lærlinge i titusindtalsstørrelsen er blevet afskediget bare på ét år, i 1980.

Det har åbenbart heller ikke gjort indtryk på ministeren, at det blad, som ministeren normalt vedkender sig – det har i hvert fald nær tilknytning til den fagorganisation, som står regeringen nær, nemlig Aktuelt – i en ledende artikel den 31. marts 1981 skriver bl.a. følgende, jeg citerer:

»Nu nedtrappes Danmarks bilbestand i et tempo, der antager verdensrekord – og det sker samtidig med, at den kollektive trafik

stort set må give op over for de nye transportbehov, situationen medfører . . .

Indtægter på vægt-, registrerings-, benzin- afgift m.m. vil i år tage et dramatisk dyk i takt med det faldende bilsalg. Den hidtil svagt faldende kurve for nyindregistrerede biler tog i fjor for alvor fart. I 1979 blev indregistreret nær ved 127.000 biler. I 1980: 73.774!

At staten mister nogle milliarder, er kun den ene side af sagen. Den anden er virkningerne for hele bilbranchen – og desuden klart forringede transportmuligheder, som lægger grund til helt nye problemer.«

Aktuelt skriver videre:

»Der kan måske ikke pilles ved benzinafgifterne, som bl.a. indirekte er en rationering og en valutabesparelse, men afgiftssystemet er blevet helt fordrejet. I dag fås nye, meget benzinøkonomiske biler. De importeres bare ikke til Danmark, fordi afgiftssystemet forhindrer det. Det kan ikke være den fornuftige løsning på en forbrugsbegrænsende hensigt.«

Men hverken Dansk Metalarbejderforbund eller regeringsbladet har altså indtil i dag kunnet påvirke ministeren.

Jeg vil også godt pege på en henvendelse, som vi har modtaget netop i dag ud over henvendelserne fra motorbranchens organisationer, fra FDM og fra Dansk Metalarbejderforbund, en henvendelse fra Grosserer-Societetet, der gør opmærksom på, at omkostningen til driftsmidler er blevet en meget væsentlig del af erhvervslivets samlede omkostninger, og at bilen i den forbindelse er blevet en meget væsentlig omkostningsfaktor. Det er således, at for erhvervslivet er bilbeskatningen en afgørende omkostningsforøgende faktor, og det vil altså sige, at jo mere man forøger bilskatte – og det gør man jo løbende, fordi vi har et system med en automatisk opregulering af registreringsafgiften – jo mere forøger man erhvervslivets omkostninger, og jo værre bliver situationen for erhvervslivet og dermed for beskæftigelsen.

Vedrørende spørgsmålet om betalingsbalancen vil jeg gerne slå fast, at det er nu engang en fordel for betalingsbalancen, at man importerer biler, der er pålagt en trods alt høj afgift, end at man i stedet importerer andre varer.

Måske kunne det være af interesse, ikke mindst for hr. Bernhard Baunsgaard, at vide,