

[Ministeren for skatter og afgifter]

kan få en større samfundsøkonomisk og mere hensigtsmæssig beskæftigelsesforøgelse end den, der måske – jeg siger »måske« – kan fremkomme ved at sænke registreringsafgiften på biler.

I øvrigt synes jeg, det er en mærkværdig, fuldstændig udokumenteret påstand både fra hr. Gammelgaard og hr. Ivar Hansen, at nu var afgiftsskruen knækket, nu var det bevist, at afgiftsniveauet var kommet for højt op. Ja men det er jo en årtlang diskussion, at vi i Danmark, hvor vi i det hele taget betaler høje skatter, betaler en forholdsvis stor del ved købet af nye biler, men da praktisk taget alle husstande har bil og praktisk taget alle husstande også betaler andre skatter, er det et mønster, vi har vænnet os til, og der er ingen som helst grund til at tro, at det bestandige mønster i vores skatte- og afgiftsstruktur skulle være årsag eller bare stærkt medvirkende årsag til de ændringer i bilsalget, vi har set det sidste års tid.

Så er jeg også nødt til igen at prøve at korrigere tallene.

Det er da rigtigt, at hr. Ebsen Petersen fra automobilimportørerne kan regne ud, at hvis man tager månedstallene sidste år og månedstallene i år for første kvartal, så blev der solgt færre biler i første kvartal i 1981 end i 1980. Det siger bare intet som helst om, hvorvidt 1981-bilsalget bliver lavere eller højere end i 1980, fordi det store fald foregik i den sidste del af 1980.

Der er ingen som helst modstrid mellem de tal, jeg citerede fra Børsen i slutningen af marts måned for førende automobilforhandlernes prognose, den prognose, jeg kan dele, og som har ligget til grund for det tal, som står på finansloven, og så de tal, hr. Ivar Hansen viderebragte fra denne talerstol. Det er ganske overordentlig sandsynligt, at et bilsalg på omkring 90.000 bliver det rigtige tal for 1981, altså en hel del højere end det, vi så i 1980.

Jeg skulle måske underbygge dette ved at sige, at hvis vi går frem til den 22. maj, altså den forløbne del af 1981, og tager antallet af solgte biler og ganger op til et totalt års resultat og siger, at der proportionalt fordelt over 1981 vil blive solgt lige så mange biler som i de første knap 5 måneder, så vil vi få solgt nøjagtig 88.000. Men samtidig må vi konstatere, at der i løbet af den del af 1981

har været tendens til en vis stigning i bilsalget.

Jeg synes, at både hr. Gammelgaard og hr. Ivar Hansen skulle studere disse tal, skulle studere de nationaløkonomiske sammenhænge og de historiske forløb væsentligt mere; så ville de nok, snarere end jeg er blevet det af debatten, blive overbevist om, at deres synspunkter og baggrunden for dette forslag simpelt hen bygger på sand.

(Kort bemærkning).

Gammelgaard (KF):

Vil ministeren virkelig hævde, at en afgiftspolitik, som medfører, at et skøn på 5 mia kr. i realiteten fører til en indtægt på 3 mia kr., er en vellykket afgiftspolitik? Vil ministeren virkelig hævde, at afgiftsniveauet ikke er kommet for højt op?

I år har man fra regeringens side skønnet 4 mia kr. Sidste år fik man altså 3 mia kr. ind, og foreløbig er der et faldende bilsalg; der er al grund til at tro, at også i år falder provenuet, og alligevel hævder ministeren, at afgiftsniveauet ikke er kommet for højt op.

Ministeren er altså ikke enig med Dansk Metalarbejderforbund, han er ikke enig med regeringsbladet Aktuelt, men fastholder en rekordhøj bil- og benzinbeskatning ud fra en principiel modvilje mod ændringer i en traditionel afgiftspolitik, som har spillet fallit.

Ministeren for skatter og afgifter (Mogens Lykketoft):

Jeg er nødt til på hr. Gammelgaards foranledning at præcisere endnu en gang, at der er ingen udsigt til, at det provenu, vi har budgetteret med for 1981 for automobilbeskatningen, ikke holder. Man kan selvfølgelig godt konstatere, at i 1980 holdt prognosen ikke; det var der en hel masse andre prognoser for udviklingen i dansk økonomi i 1980 på alle andre områder der heller ikke gjorde. Det bør ikke undre hr. Gammelgaard, det bør ikke være noget argument, at et sådant år har været atypisk, at der er sket et knæk i kurven et enkelt år, det bør ikke være noget argument for hasarderede ændringer i afgiftssystemer, der har været indarbejdet gennem ganske mange år.

Så vil jeg også godt sige, at nu bliver hr. Gammelgaard ved med at prøve at få markeret, at jeg er uenig med Metalarbejderforbun-