

[Rahbæk Møller]

lede en klart mindre rolle. Langt den største del af grænsehandelen foregik i privatbiler, og derfor er den afgift, der nu kommer, i realiteten kosmetik. Det stikker i øjnene, at man kan køre fra Ålborg til Flensborg i en bus for 1 kr., men i praksis berøres grænsehandelen kun marginalt, hvis man dæmper denne trafik. Det er privatbilerne, det drejer sig om. Til gengæld er der nogle mennesker, fortrinsvis pensionister, der mister en billig fornøjelse.

Men det værste af det hele er dog lettelsen i bilbeskatningen og måske specielt det, at man har udformet den så genialt, at det kun er biler uden sikkerhedsudstyr, der får den fulde fornøjelse af lettelsen. Bilsektoren er meget importtung. I 1979 var nettoimporten på 10 mia kr. Dette tal er formodentlig og forhåbentlig faldet noget siden da. Til gengæld har vi haft en stigning i benyttelsen af den kollektive trafik. Vi var med andre ord inde i en gunstig udvikling.

Det, regeringen burde have gjort, var naturligvis at investere i den kollektive trafik, så udbuddet svarede til behovet, og at stille pristigningerne i bero. I stedet har man undladt at foretage de nødvendige investeringer. Man har ladet billetpriserne stige mere end inflationen, og nu lemper man registreringsafgiften og afskrivningerne på biler. Regeringens trafikpolitik – hvis den nogen sinde har haft en sådan – ligger helt i ruiner.

Det har været nævnt fra bilbranchens side, at det formindskede bilsalg koster arbejdspladser. Det er sikkert rigtigt, men importindholdet i en arbejdsplads i bilbranchen er uforholdsmæssigt dyrt. Vi har vist alle fået brev fra Noah, der dokumenterer, at importindholdet i en arbejdsplads i bilbranchen er 125.000 kr. om året. Til sammenligning er importindholdet i en arbejdsplads i nybyggeri og byfornyelse henholdsvis 15.000 kr. og 30.000 kr. årligt. Det var her, regeringen burde skaffe arbejdspladser, ikke i bilbranchen.

Der er et enkelt lyspunkt i lovforslaget om registreringsafgiften. Det drejer sig om afgiftsfritagelsen for elbiler; det synes vi er fornuftigt. Vi synes også, det er fornuftigt, at afgiftsfritagelsen kun gælder i 2 år, så beskatningen kan justeres efter forholdene til den tid. Vi forstår blot ikke, hvorfor afgiftsfritagelsen kun gælder for varebiler. Det ville også være nyttigt, hvis en afgiftsfritagelse kunne fremprovokere dansk produktion af

eldrevne personvogne. Men dette er altså det eneste lyspunkt.

Pakken som helhed er udtryk for en økonomisk politik, der på ingen måde svarer til dagens krav.

Formanden:

Hr. Bernhard Baunsgaard er ikke til stede. Så er det hr. Bollmann.

Bollmann (CD):

Denne afgiftsbuket er jo en udmøntning af en del af majforliget, hvor forligspartierne aftalte, at der måtte ske en justering af visse afgifter, der ikke er reguleret i forhold til pris- og lønudviklingen. Flere af disse afgifter har i øvrigt ikke været reguleret i adskillige år i modsætning til f.eks. moms og andre procentafgifter, der automatisk følger prisudviklingen.

Hensigten var oprindeligt at nå et provenu på omkring 2 mia kr. årligt, men CD er tilfreds med, at denne årsvirkning ikke træder i kraft før 1983. På den måde sker der en gradvis tilpasning, og de uheldige virkninger i samfundet, som altid opstår, bliver mindre på denne måde.

Buketten er jo bredt sammensat, og dermed opfylder den nogle af CDs ønsker, bl.a. at ikke et enkelt område skal have hele stigningen.

Så kan man selvfølgelig spørge, hvorfor CD ikke har foreslået en momsforhøjelse – nogle siger, at det plejer vi – og svaret er, at det i hvert fald ikke i øjeblikket kan være rimeligt uden at friholde byggeriet.

Der er sagt en del om virkningerne på beskæftigelsen. Hertil vil jeg sige, at uanset hvilke stramninger man beslutter sig til, vil der være negative virkninger, men sådan som aftalen ser ud med forskellige ikrafttrædelsestidspunkter, vil disse virkninger være af behersket omfang.

Jeg synes også, det er værd at understrege, at der ikke kun er tale om forhøjelser. En branche, som virkelig har været hårdt presset i flere år, nemlig automobilbranchen, får en afgiftslettelse. Jeg tror ikke, det er for meget sagt, at det er første gang i denne branches historie, at der nu sker en nedsættelse af afgiften, og med den automatik, der er indbygget i reguleringen af det såkaldte knæk, sik-