

[Ministeren for skatter og afgifter]

samfund. Altså ca. ½ pct. Og man kan gøre op, at den isolerede beskæftigelsesvirkning, der skulle udgå fra denne afgiftsstramning, i forhold til den situation, som ingen havde forestillet sig, at vi skulle have et faldende skattetryk i 1982, ville være en nedgang, ikke på de mange tusinde, der har været nævnt, men på 1.400 efter modelberegningerne og en tilsvarende forbedring af betalingsbalancen på 600 mill. kr.

Nu holder disse tal nok ikke engang på deres egne forudsætninger; der er jo en række af afgifterne, der har mindre direkte forbrugsbegrænsende karakter og mere har karakter af at flytte forbruget over til det danske samfund. Jeg skal nævne buscharterafgiften, der nok vil hjælpe noget på den hjemlige omsætning. Jeg skal nævne emballageafgiften, der har en virkning på genbrug.

Omvendt kan man selvfølgelig gøre sig nogle overvejelser om, hvordan bilafgiften vil virke, men de tal, der har været nævnt fra autobranschens side vedrørende beskæftigelsesvirkningerne, er meget optimistiske. De skulle – hvis de holder stik – være, som også den socialdemokratiske ordfører var inde på det, udtryk for, at vældig mange virksomheder i den branche hænger i et hålmstrå og ved disse forholdsvist begrænsede forskydninger skulle kunne blive rettet så meget op, at der endda samlet var store positive beskæftigelsesvirkninger af denne pakke. Det tvivler jeg lidt på, men hvis man skulle tage de udtalelser og den vurdering, der er fremkommet fra direktør Nedergaard fra Danmarks Automobilforhandler Forening, for pålydende, så ville det være tilfældet.

Jeg vil i øvrigt godt gøre den generelle bemærkning, som også hr. Bernhard Baunsgaard var inde på, at det egentlig er lidt stærkt at høre partier, der har foreslået besparelser mellem 14 og 20 mia kr. – jeg kan ikke rigtig huske, hvor højt vi er oppe i øjeblikket – i folketinget, gå herop og sige: nu kommer regeringen med 1,4 mia kr. i afgiftsforhøjelser, det går ud over beskæftigelsen. Hvordan tror man egentlig besparelser på 14–20 mia kr. vil virke på beskæftigelsen? Det kunne det være interessant at få efterprøvet, og jeg går ud fra, at når man på andre områder er i stand til at lave økonomiske modeller og regne det ud, så kan man nok også gøre det for så vidt angår disse forslag.

Min vurdering vil være, at det at opstille besparelser og nedskæringer på de offentlige udgifter som alternativ til afgiftsreguleringer er det samme som med hensyn til aktivitet og betalingsbalance at opnå de samme virkninger på en anden måde. At der politisk og indholdsmæssigt er en lang række andre forskelle, skal jeg ikke fordybe mig i. Det er i hvert fald lidt vel stærkt at tale om, at de, der vil justere afgifter, rammer beskæftigelsen, mens de, der vil spare de samme beløb, ikke rammer den. Det lyder hult – det er hult. Det lyder forkert – det er forkert.

Må jeg med hensyn til bilbeskatningen gøre nogle principielle bemærkninger i første omgang. Det, der sker, er, at man også for så vidt angår bilbeskatningen går ind på pristalsreguleringstankegangen, selv om det, når vi taler om den værdisafgift, som registreringsafgiften jo er, betyder lempelser i forhold til en videreførelse af det nuværende system. Sagen er, at den hidtidige indretning af registreringsafgiften har betydet det samme, som det ville have betydet for personbeskatningen, hvis vi ikke havde haft pristalsregulering af personfradrag og skalatrin, nemlig en successiv stramning, en successiv forhøjelse af den procent af den samlede udsalgspris, der er afgifter til det offentlige, fordi vi lever i et inflationssamfund, fordi der er et trin i skalaen, som ikke er blevet reguleret. Det er den tilstand, vi ændrer, og vi gør det på en måde, så det giver en ens lempelse for alle biler, uanset værdi, og vi gør det på en måde, der i virkeligheden kun genetablerer afgiftstrykket, som det var for ganske få år siden. Tilsvarende betragtninger kan anføres vedrørende den ændring, der er foreslået for så vidt angår bilafskrivningerne.

Jeg mener, det er både fornuftige og acceptable ændringer, og jeg mener ikke, at de kan betegnes som nogen ovenlætning i regeringens trafikpolitik. Jeg mener igen, det er udtryk for devaluering af de store ord, når det af hr. Rahbæk Møller blev sagt, at socialdemokratiets trafikpolitik nu lå i ruiner. Jeg tror, at enhver nøgtern kalkule over, hvordan udviklingen har været i omkostningerne ved individuel og kollektiv trafik, vil vise, at der ikke over bare et kortere åremål eller ved gennemførelsen af dette forslag sker nogen afgørende forskydning til gunst for privatbilsismen, men der sker en lempelse i forhold til den situation, vi er i lige præcis nu. Jeg tror