

[Gammelgaard]

for bordvins vedkommende ligger på 7 kr. og 50 øre pr. liter her i Danmark, medens man overhovedet ikke har nogen afgift i Vesttyskland. Det er klart, at dette vil få alvorlige konsekvenser for grænsehandelen, og at det vil få alvorlige beskæftigelsesmæssige virkninger. Allerede i dag er det jo således, at en ret stor del af det danske forbrug af de varer, jeg her har nævnt, fremkommer ved, at man kører syd for grænsen og køber disse varer, som man bagefter konsumerer her i landet. F.eks. kommer  $\frac{1}{3}$  af det danske vinforbrug fra grænsehandel. Det vil man altså ikke gøre noget ved fra regeringens side; tværtimod, man vil gøre situationen endnu værre.

Hvad angår spiritusafgiften, er der tale om, at vi har nøjagtige tal for, hvorledes provenuet falder ved afgiftsstigninger. Der er ingen tvivl om, at det også bliver tilfældet i denne omgang ligesom for en række af de øvrige afgifters vedkommende.

Jeg gør i øvrigt opmærksom på, at der for f.eks. chokolade- og sukkervarers vedkommende, hvor man nu forhøjer afgifterne yderligere, overhovedet ikke er punktafgift i de andre EF-lande. For konsum-is har de nordiske lande fjernet afgifterne, og sådan kunne man blive ved.

Specielt vedrørende benzinafgiften vil jeg gerne nævne, at da man pr. 1. juli 1979 gennemførte en tilsvarende forhøjelse af benzinafgiften som den, man nu foreslår, skete der straks efter en markant nedgang i benyttelsen af biler, i salget af biler og i arbejdet på bilværkstederne. Provenuet af motorafgifterne blev langt mindre end budgetteret; alene for registreringsafgiften var der et minus på 2 mia kr. Den samlede beskæftigelse i branchen blev stærkt formindsket, og således kan vi altså roligt slå fast i øvrigt, at de offentlige finanser blev hårdt belastet af nedgang i afgiftsprovenu og indkomstskat og af stigning i udgifter til kollektiv trafik og til dagpenge til de arbejdsløse. Det er konsekvensen af at forhøje benzinafgiften, som det er foreslået. Det nytter ikke meget, at man kommer med en meget lille lempelse i registreringsafgiften for motorkøretøjer, når man samtidig forhøjer benzinafgiften, som det her finder sted.

Vi støtter naturligvis registreringsafgiftslempelsen og også den forhøjelse af afskrivningsgrænsen for motorkøretøjer til erhvervs-mæssig brug, som nu finder sted. Det, der er

det helt afgørende her, er, at udefra kommende prisstigninger nu ikke slår ekstraordinært igennem i indlandet, hvad angår registreringsafgiftsstigninger; det er det, man opnår ved den ordning, der nu foreslås, og det er vi naturligvis tilhængere af. Men jeg vil gerne understrege, at man i og med, at man fjerner det egentlige fradrag for sikkerhedsudstyret i automobiler, gør incitamentet til at købe biler med tilstrækkeligt sikkerhedsudstyr mindre. Vi modtog i november måned i forbindelse med et tilsvarende forslag meget stærke indvendinger fra FDM, fra Automobilimportørernes Sammenslutning og fra professor Jørgen D. Dalgaard ved retsmedicinsk institut på Århus universitet, som gjorde opmærksom på de uheldige virkninger af, at man ikke længere skulle have et egentligt fradrag for sikkerhedsudstyret, men at dette laves om til en generel registreringsafgiftslempelse. Allerede i dag er det således, at biler uden tilstrækkeligt sikkerhedsudstyr er langt mere efterspurgt end biler med dette udstyr, og vi er altså modstandere af, at man på den måde, som her foreslås, afskaffer det egentlige fradrag.

Hvad angår lystfartøjsforsikringsafgift, er der tale om, at man direkte rammer den opvoksende ungdom, pensionisterne og sportsudøvelsen, og vi finder det særdeles beklageligt, at man med den måde, hvorpå man nu indretter denne afgift, netop rammer disse grupper, som det er blevet påvist ved en række henvendelser, vi har modtaget udefra.

Jeg skal også lige nævne, at busrejseafgiften rammer f.eks. skolebørns ture, at den rammer pensionistturene, og at den giver øgede kommunale udgifter, som der ikke er taget højde for i kommunerne. Det ligger jo således, at den 300 millioner kroners ramme for nye udgiftskrævende love og cirkulærer, som er aftalt mellem staten og kommunerne, og som staten altså skal overholde, overholder staten ikke på dette område. Vi finder det urimeligt, at man uden at forhandle med de kommunale organisationer på dette punkt simpelt hen forøger de kommunale udgifter med betragtelige beløb.

Vor konklusion er altså, at gennemførelsen af disse afgiftsforslag vil give større arbejdsløshed, større inflation, større underskud på betalingsbalancen. De forstærker de uheldige tendenser i økonomien. Det er ikke denne vej, man burde gå, men en helt anden. Man