

**[Skatteministeren]**

aldemokratiets plan »Gang i 90'erne«, jeg kommenterede. Jeg tror, hr. Lykketoft har ret i, at vi forholdsvis hurtigt kunne komme overens om det. Det er jo faktiske tal, vi dér kan snakke om. Det var ikke det, jeg tog fat i.

Jeg kritiserede sådan set ikke engang sammensætningen af Socialdemokratiets afgiftsbuket, for jeg medgiver, at Socialdemokratiet i sin plan argumenterer for, at når de afgiftssænkninger, Socialdemokratiet dér har stillet forslag om, gennemføres, ville det dæmpe grænsehandelen ganske betydeligt. Det er jeg fuldstændig enig i.

Det eneste, jeg tog fat i, var den bemærkning, som fra Socialdemokratiets side i dag var kommet om, at regeringens kurv af afgiftssænkninger ikke havde et fornuftigt sigte i forhold til en stram indkomspolitik. Det, jeg så forsøgte at sige, var, at det var meget vanskeligt at se, at den kurv af afgiftssænkninger, Socialdemokratiet har stillet forslag om, skulle være bedre egnet, have en tættere tilknytning til indkomspolitikken end den, regeringen har valgt.

Det fører mig over til en bemærkning til fru Pia Gjellerup. Jeg forstår slet ikke det synspunkt, at det, regeringen og partierne bag aftalen her har foreslået, ikke har sammenhæng med indkomspolitikken. Lad mig minde om, at der faktisk i øjeblikket er en meget, meget afdæmpet indkomstudvikling i samfundet, bl.a. et resultat af overordentlig ansvarlige overenskomster, der blev indgået i den tidlige del af dette år.

Der er grund til at hilse den udvikling med tilfredshed, for den bidrager i øjeblikket stærkt til, at Danmarks konkurrenceevne over for omverdenen bliver forbedret.

Hvis vi nu ser på, hvordan den praktiske virkelighed opleves af mennesker rundt omkring i landet, hvordan er det så? Ja, jeg kender en slagteriarbejder, som har 20 km til arbejde, altså ret langt. Han er nødt til at have bil for at komme på arbejde. Er det egentlig ikke meget rimeligt, og er det egentlig ikke socialt meget rigtigt, at han, som ikke har så stor en indkomst og har en ret stor udgift til befordring mellem hjem og arbejdsplads, får den lettelse, der ligger i, at benzinafgiften sænkes? Det er da i allerhøjeste grad med til at understøtte den igangværende stramme indkomspolitik, som er aftalt frivilligt på arbejdsmarkedet, at vi letter nogle afgifter, der hviler tungt på befolk-

ningsgrupper, der har ikke så forfærdelig store indkomster, og som har store udgifter til at komme på arbejde.

Der er nogle af disse mennesker, som hver dag tager på arbejde, som faktisk i disse år oplever en svagere reallønsudvikling end dem, der er på overførselsindkomster i vores samfund. Jeg føler, det er socialt meget ansvarligt at give disse grupper den lettelse, der består f.eks. i at sænke benzinafgiften. Foruden at det hjælper på grænsehandelen, er det socialt en rigtig ting, og det understøtter i høj grad en afdæmpet indkomstudvikling på dette område.

Det er i meget høj grad fagbevægelsens økonomisk ansvarlige holdning, da der skulle indgås overenskomster, som er medvirkende til, at vi nu oplever en konkurrenceevneforbedring, som altså også betyder, at det er overordentlig kærkomment for de familier, jeg her taler om, at få den afgiftssænkning, som disse forslag indebærer.

Jeg vil blot sige som et lille hjertesuk: Vi kunne nogle gange ønske os, at den politiske del af arbejderbevægelsen, som repræsenteres af Socialdemokratiet her i Folketinget, udviste lige så stor forstandighed og økonomisk ansvarlighed som den faglige del af arbejderbevægelsen.

(Kort bemærkning).

**Stavad (S):**

Jeg synes, det var et godt eksempel, skatteministeren havde. Det illustrerer jo meget smukt den manglende sammenhæng, hvis vi nu tager hele historien og hele sandheden med.

Hvis jeg må tage udgangspunkt i skatteministerens slagteriarbejder, der bor 20 km fra sin arbejdsplads og er nødt til at køre selv, og som derfor nu får en sænkning af benzinprisen og dermed en billigere transport. Helt fint! Det har jeg ikke ondt af nogen steder. Hvis vi så tager kassedamen, der også bor 20 km væk, som benytter kollektiv trafik, som ikke får nogen sænkning af priserne, men som på grund af lavere benzinpriser får en lavere takst i kørselsfradrag. Denne kassedame, der får væsentlig mindre i løn end slagteriarbejderen, skal derfor tåle en forringelse af sin situation på grund af, at der ikke er sammenhæng imellem det, man gør med benzinpriserne, og det, man gør på den kollektive trafik, fordi systemet omkring befordring mellem hjem og arbejdsplads reguleres alene, er i hvert fald blevet det hidtil – det må vi