

der opkræves i skatter og afgifter. Derfor er det nødvendigt med omfattende privatiseringer, rationaliseringer og beskæringer af den offentlige sektor.

Regeringen med embedsmandsapparatet i ryggen vil med den foreliggende skattereform forsøge det umulige: Man vil beskatte danskerne og gennem beskatningen skabe vækst og velfærdsfremgang. Det er umuligt.

Visse enkeltelementer i lovforslagene indeholder dog gode ideer, men desværre betyder helheden, at de positive elementer undergraves og i værste fald gøres decideret negative. I forbindelse med omlægningen af skatteskalarene for personlig indkomst er det glædeligt, at regeringen har indset nødvendigheden af at nedsætte skatterne. I en situation med voksende behov for international handel kædet sammen med den øgede internationale mobilitet for såvel arbejdskraft, varer og serviceydelser som kapital og ikke mindst med Danmarks forhold set i EF-sammenhæng er det en tvungne nødvendighed at se på blandt andet skatteforholdene.

Fremskridtspartiet har i adskillige år plæderet for lavere skatter. Regeringens lovforslag er udarbejdet med baggrund i den særlige danske skattetradition, hvor skattelettelser reelt kun består af skatteomlægninger.

Fremskridtspartiet ønsker derimod, at skattelettelser skal udformes med et særligt strategisk sigte, der både tager højde for den nuværende ledighedsudvikling og de langsigtede muligheder for at påvirke danskernes adfærdsmønster, der i dag er forvredet af det høje skattniveau. Mindretallet vil derfor foreslå, at skattelettelserne i stedet sammensættes på en sådan måde, at de tilgodeser en række kortsigtede såvel som langsigtede målsætninger.

Dette lovforslag rejser flere spørgsmål. For det første er der de principielle betragtninger, der går på, at en forøgelse af privatbilisternes kørselsudgifter fremmer den kollektive trafik, mindsker arbejdstagernes mobilitet og mindsker transportsektorens konkurrenceevne for blot at nævne nogle få. For det andet er lovforslaget i sig selv tåbeligt for så vidt angår beregningerne. Der budgetteres på længere sigt med en forøgelse af brændstofforbruget. Samtidig forbeholder man sig med lovforslaget retten til at hæve afgifterne, hvis og når de tyske afgifter

også sættes op. Det nævnes ikke, hvad der sker, hvis de tyske afgifter sættes ned.

Fremskridtspartiet kan acceptere, at der som et led i markante personskattelettelser kan indføres miljøafgifter. Det er rimeligt, at personer eller institutioner, der forringer eller ødelægger miljøet, kompenserer og erstatter dette tab gennem miljøafgifter.

Men det er vigtigt at bemærke, at miljøafgifter er en erstatning og ikke et supplement. Miljøafgifter kan og skal derfor ikke indføres, før de fleste af de nu eksisterende skatter og afgifter er reduceret markant.

Samtidig er det Fremskridtspartiets opfattelse, at miljøafgifter eller grønne afgifter bør leve op til de krav til miljøafgifter, der er nævnt i »Skattepolitisk redegørelse«, august 1992, side 107:

- Effektkravet: Miljøafgifter skal være den mest hensigtsmæssige måde at løse et givent eksternalitetsproblem på. (Der skal i den forbindelse lægges vægt på, om afgifterne kan skabe en større markedskonformitet.)
- Adfærdskravet: Afgifterne skal kunne virke positivt på miljøet. (Dvs. at husholdningerne og virksomhederne i praksis skal kunne reducere afgiftsbetalingen mærkbart ved at ændre adfærd.)
- Skattetrykskravet: Indførelse af nye miljøafgifter må ikke øge det samlede skattetryk. (Provenuet fra miljøafgifter skal ikke være en særlig finansieringskilde til øgede miljøudgifter. Tværtimod kan miljøafgifter aflaste udgifter til direkte regulering m.v. Provenuet skal, som anbefalet af blandt andet OECD, anvendes til at sænke skatter med stort forvridningstab, herunder især de personlige marginalskatte.)
- Konkurrenceevnekravet: Miljøafgifter skal være forenelige med en fortsat forbedring af konkurrenceevnen og dermed af beskæftigelsen.
- Administrationskravet: Afgifterne skal kunne administreres og kontrolleres.
- Koordinationskravet: Miljøafgifter bør koordineres internationalt, således at de får reel effekt på miljøtilstanden. (Der må ikke indføres afgifter, som blot flytter emissionsstedet til andre lande, eller som risikerer at lede til øgede samlede miljøproblemer. Afgifterne skal desuden være EF- og GATT-medholdelige.)