

[Niels Helveg Petersen.]

at afskaffe papegøjeordningen, så ser jeg ikke, at vi kommer uden om at trække en grænse, og de tilhængere af papegøjeordningens afskaffelse, som ikke kan medvirke ved disse lovforslag, vil jeg dog gerne bede overveje, hvorledes man ellers kunne indrette det.

FDM og KDAK har rettet en fornyet henvendelse til udvalget vedrørende benzinafgiftens beregning. I folketingets afgiftsudvalg har vi tidligere modtaget henvendelser, har tidligere haft drøftelser, og det påstås nu fra motororganisationernes side, at man ville få en større priskonkurrence ved at indrette benzinafgiften som en værdiafgift. Den nuværende afgift er et fast beløb pr. liter, og det indsnævrer, påstår man, konkurrencens muligheder til en lille del af benzinen pris.

Umiddelbart er der noget besnærende i denne argumentation. Men der er adskillige alvorlige indvendinger. For det første vil små udsving i råvarepriser føre til store udsving i benzinen pris og også i statens provenu, på den måde at går råvareprisen ned, så går statens provenu stærkere ned, går råvarepriserne op og benzinen fordyres, så bliver statens provenu større, hvilket ikke er nogen ganske rimelig sammenhæng. Dette kan delvis afbødes ved at indrette benzinafgiften som en kombination af en værdi- og en vægtafgift; det ville give mindre udsving i takt med råvareprisudsvingene.

Men der er én side af sagen, som jeg ikke tror man dermed har fundet en løsning på. Det må på forhånd anses for udelukket, at man kunne indrette benzinafgiften som en detailledsafgift — af kontrolmæssige grunde ville jeg tro det er utænkeligt — og derfor står man i givet fald, hvis man vælger sig en værdiafgift, i den situation, at man skal konstruere sig frem til en engrospris i det enkelte tilfælde. Man har ikke i benzinhandelen nogen naturlig engrospris. Den skal altså konstrueres af monopolmyndighederne, går jeg ud fra, og derved får vi en mærkelig situation. Vi vil få enten en ens engrospris for alle benzinfirmaer eller en forskellig engrospris for alle benzinfirmaer; det sidste måtte vel være det rigtigste. Men hvad enten man vælger det ene eller det andet,

så er der intet vundet; vi vil få nøjagtig den samme stivhed i prisberegningen, derved at den afgiftspligtige værdi er en konstrueret, fast engrospris for det enkelte selskab. Vi vil få skabt os selv en række nye problemer. Vi vil skulle arbejde med konstruerede afgiftspligtige engrospriser, og vi vil stå med en række problemer med at hindre, at konkurrencen i virkeligheden kun bliver en konkurrence på statens regning og ikke en konkurrence imellem virksomhederne.

Jeg tror derfor, dette taget i betragtning, at det måtte kræve ganske overordentlig dybtgående undersøgelser, før man turde tage skridtet til at indrette benzinafgiften som en værdiafgift, og ikke mindst den sidste argumentation — alt det, der knytter sig til engrosprisberegningen — måtte ganske anderledes drages ind i diskussionen.

Under første behandling gjorde jeg gældende, at der for det radikale venstre ved valget af de afgiftsindgreb, som her skulle foretages, var taget sociale hensyn, og at denne bukete eller disse lovforslag ikke havde socialt uheldige sider. Vi er i mellemtiden blevet opmærksom på materiale, som er tilstillet folketingets afgiftsudvalg, incidensberegninger, baseret på oplysninger fra 1968. Disse incidensberegninger, som udvalget har modtaget i arbejdet med punktafgifterne, viser, at det i høj grad er berettiget at hævde, at disse afgifter har ingen socialt uheldige sider. Det viser sig f. eks., at for indtægter mellem 90.000 og 100.000 kr. udgør motorbeskatningen over 60 pct. af den samlede punktafgiftsbeskatning, for indkomster mellem 20.000 og 30.000 kr. udgør den under 30 pct. af disse indkomsters samlede punktafgiftsbelastning. Der er altså en ganske tydelig tendens til, at motorbeskatningen vender den rigtige ende opad, og det retfærdiggør valget af netop disse midler. Dertil skal selvfølgelig bemærkes, at i incidensberegningerne indgår registreringsafgiften, som er progressiv jo større bilerne er, men på trods af det er der næppe tvivl om, at disse afgifter giver en meget stærk basis for den påstand, at de socialt uheldige sider ved disse afgifter er mindre end ved andre, man kunne have valgt sig.

Om den almindelige økonomiske baggrund for disse forslag skal jeg ikke gøre så forfærdelig mange bemærkninger. Jeg vil