

[Egon Jensen.]

vi kommer til udvalget, yderligere spekulere over og arbejde med dette spørgsmål. Det drejer sig om benzinafgiften. I øjeblikket er det sådan, at benzinafgiften i alt er 71 øre; der er en afgift, der går til vejfonden, og en tillægsafgift, og de to er af nogenlunde ensartet størrelse. Men denne afgift hviler med samme vægt på al benzin uden hensyn til, hvilken engrospris benzinen sælges til. Der er reelt ikke tale om konkurrence på det område, og et af regeringens fornemste mål er ellers efter dens eget udsagn fri konkurrence. Her er der altså mulighed for at gøre noget. I øjeblikket er vi, bortset fra nogle enkelte selskaber, heldigvis fritaget for de utiltalende reklamelotterier på benzinområdet. Men de skal nok komme igen på et eller andet tidspunkt. Vi mener, at der vil være rinelighed i at foretage en omlægning fra literbeskatning til værdibeskatning, hvorved konkurrencen kommer tydeligere frem. Jeg er godt klar over, at vi ikke kan tage springet helt over til den fulde værdiafgift, som ville indebære en afgiftsprocent på over 200 og betyde, at for hver øre, benzinprisen nedsættes, nedsættes afgiften med 2 øre, altså en direkte konkurrence på afgiften. Men der er jo alle muligheder mellem 0 og 200 pct.; man kan konvertere en del af literafgiften til værdiafgift.

Det har med mellemrum vist sig, at selskaberne har været i stand til at nedsætte priserne med indtil 5 øre pr. liter, så der må med en værdi- og literbeskatning være muligheder for konkurrence. Når afgiften er ens uanset engrosprisen, synes f. eks. 5 øre i forskel i udsalgsprisen ikke at være noget særligt, men i realiteten er der tale om en stor prisforskel, som blot udviskes af den ensartede literafgift. Forenede Danske Motorejere og andre forbrugerorganisationer har understreget, at der reelt ikke er tale om konkurrence på benzinmarkedet, idet 3-4 selskaber behersker 90 pct. af omsætningen, og så vidt det er os bekendt, har ingen af disse selskaber i modsætning til de små benzinselskaber fremvist regnskabsmæssigt overskud her i landet.

Vi har tidligere fremført tanken om en omlægning, men er blevet mødt med en negativ indstilling hertil fra ministerens side. Man hævder, at 1 øres nedgang i

prisen vil betyde 2 øre mindre i afgift, og at det ville være urimeligt. Der kunne også være tale om prisstigninger på grund af international uro. Det finder vi også urimeligt, og vi tænker os som tidligere nævnt heller ikke en fuld værdiafgift. Men rent bortset herfra kan vi tage ganske roligt på spørgsmålet om stigninger på grund af international uro. Der er efterhånden fundet mange oliefelter mange forskellige steder, og med de store tankere, man har til at transportere olie og benzin, vil uro et enkelt sted ikke have nogen indflydelse på prisen mere.

Man har også hævdet, at større selskaber kunne starte en priskrig og derigennem kvæle de mindre selskaber. Hertil er at sige, at der er et gammelt ord, der siger, at bordet fanger, og kan man i en konkurrencesituation sælge særlig billigt, er der grund til at se på, om man ikke også kan gøre det på længere sigt. Det er forbrugerne, det drejer sig om. Danmark importerer 2 milliarder liter benzin, og ved bare 1 øres nedsættelse er der tale om 20 mill. kr. i valutabesparelse. Her har finansministeren altså en chance for at vise, at han virkelig er forbrugervenlig, hvis ministeren alvorligt vil gå ind på disse tanker.

Ifølge partiet venstres pressetjeneste udtalte hr. Per Møller den 13. august 1969 bl. a. om benzinafgiften:

„Reelt bestemmer staten vilkårene for benzinhandelen, og et afgørende medansvar for besynderlighederne falder derfor tilbage på den og lovgivningen, f. eks. dette, at 10 pct.s nedsættelse af prisen kun bliver til 3-4 pct.“

Og hr. Per Møller slutter:

„Regeringen er for tiden i gang med en reform af hele afgiftsbeskatningen, og der er bestemt ingen grund til, at benzinafgiften holdes uden for disse overvejelser.“

Det var altså et af venstres ærede medlemmer, der udtalte sig, og jeg kan sige, at jeg er enig med hr. Per Møller. Jeg håber også, finansministeren er det.

Jeg har her peget på et enkelt område, som trænger til en ændring. Der er ingen tvivl om, at der er punktskatter, der er blevet for høje, og at der er andre, som måske kan tåle et bette nøk opefter eller måske bør blive stående. Finansministeren