

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om ændring af lov om vægtafgift af motorkøretøjer m. v. [af Morten Lange m. fl.].

(Lovforslaget (nr. 83) findes i tillæg A. sp. 1351, fremsættelsen i tidenden sp. 1851).

Anden næstformand (Bay):

Sammen med denne sag foretages den under punkt 8 på dagsordenen opførte sag, nemlig:

Første behandling af forslag til lov om ændring af lov om afgift af benzin [af Morten Lange m. fl.].

(Lovforslaget (nr. 82) findes i tillæg A. sp. 1349, fremsættelsen i tidenden sp. 1851).

Lovforslagene sættes til forhandling.

Finansministeren (Anders Andersen):

De to lovforslag, som her skal behandles, er jo fremsat af socialistisk folkeparti i februar måned, altså på et tidspunkt, hvor virkningerne af den arabiske olieboykot på benzin- og olieforsyningerne her til landet måtte vurderes meget alvorligt. Hensigten med de to forslag er da også som nævnt i bemærkningerne at afbøde oliekrisens virkninger på transportpriserne, som på dette tidspunkt lå hen i det uvisse.

Det ene forslag går ud på at nedsætte benzinafgiften med ca. 10 øre pr. l til 77 øre eller netop den sats, der var gældende for nogle år tilbage inden de to sidste forhøjelser på hver 5 øre, hvoraf den sidste forhøjelse kom den 15. oktober 1973.

Det andet forslag vedrører vægtafgiften på motorkøretøjer, og her foreslås en nedsættelse for busser og hyrevogne samt vare- og lastvogne til de pr. 10. maj 1969 gældende satser, mens der ikke foreslås nogen nedsættelse, for så vidt angår personvogne. Nedsættelsen for de pågældende erhvervskøretøjer er størst for busser, hyrevogne samt varevogne og mindst for egentlige lastbiler, idet afgiften for de nævnte køretøjer siden

maj 1969 kun er forhøjet med 10 pct., mens forhøjelsen for de andre køretøjer ligger på 20 pct.

Tillige har forslagsstillerne ønsket en lempe for rutebiler, som er fritaget for vægtafgift; det har derfor været nødvendigt for forslagsstillerne at foreslå en tilskudsordning inden for rammerne af vægtafgiftssystemet, sådan at disse køretøjer skulle have en kvartalsvis godtgørelse eller et tilskud, om man vil, på 5 kr. pr. 100 kg af køretøjets egenvægt, uanset om det drejede sig om bybus eller rutebil i tyndt befolkede landdistrikter.

De foreslåede afgiftsnedsættelser vil til sammen betyde et indtægtstab på årsbasis på 200 mill. kr. for benzinafgiftens vedkommende og på 50 mill. kr. for vægtafgiften, og hertil kommer en udgift på ca. 7½ mill. kr. i tilskud til rutebilerne.

Jeg vil gerne fremhæve, at begge disse afgifter er fastsat i kroner og øre og ikke i procent af priserne. Jeg kunne naturligvis nævne, at hvis det var procentandele, ville den stærke stigning i benzinpriserne have påvirket afgiftsniveauet i opadgående retning betydelig stærkt, men det er altså en fast afgift. Det har jo tidligere været drøftet her i folketinget, om man skulle gå over til en procentafgift, men det har man ikke gjort.

Der er vel også grund til at nævne, at det må forekomme i hvert fald mig urimeligt, at man i den givne situation skulle nedsætte benzinafgiften. Vi ved, at der stadig væk ikke er for megen benzin til rådighed, det er et af de områder, hvor forsyningen stadig væk lader noget tilbage at ønske, og hvis man nedsatte afgiften, kunne det jo animere til større forbrug og skabe øgede forsyningsvanskeligheder. Også ud fra den betragtning ville jeg finde det uhensigtsmæssigt i det hele taget at røre ved benzinafgiften.

Men det gælder begge forslagene, at jeg må afvise dem. De afgifter, vi har på benzin og på vægt, har selv med de justeringer, der har fundet sted igennem de senere år, været moderate i forhold til den almindelige pris-