

[Ministeren for skatter og afgifter]

langt flere penge på bilkørslen, end der anvendes til bilisternes vel. Vi accepterer altså ikke her et cigarkassesystem. Det er vanskeligt at forestille sig, hvordan man skulle gøre det i forbindelse med cigaretafgifter og samspillet med hospitaler, ølafgifter, spritafgifter og samspillet med, hvad det nu måtte være.

Vi mener altså kort og godt, at det cigarkasseprincip, som ligger til grund for SFs lovforslag nr. L 209 og L 210, kombineret med beslutningsforslag nr. B 80, er et forkert princip. Vi mener sådan set også, at afgiftspåleggelsen er meget i overkanten, og i hvert fald i overkanten, hvis den brat skulle gennemføres fra den ene dag til den anden. Det ville medføre så store konkurrencemæssige forvriddinger, at vi ikke agtede at gå ind herfor.

Hvis jeg derefter vender mig til lovforslag nr. L 211 om ændring af registreringsafgiften af motorkøretøjer m. v., så er sigtet igen præcis det, at man afgiftsmæssigt skulle lette de benzinøkonomiske motorkøretøjer og omvendt afgiftsmæssigt belægge de benzinøkonomiske motorkøretøjer tungere. Også dette sigte er jeg enig i. Det er vel værd at understrege, at det var præcis en sådan ændring af registreringsafgiften, vi fik igennem i augustforlig II, så her kan man altså se, at vi er enige. Men vi foretrækker nu at gøre det på værdigrundlaget og ikke på det tekniske grundlag, som hr. Ole Olsen foreslår, også fordi der ikke nødvendigvis behøver at være en proportionalitet mellem det tekniske grundlag, hr. Ole Olsen foreslår, og benzinøkonomien. Derfor er det mere fornuftigt at gøre det på værdigrundlaget, således som det er efter den gældende lovgivning.

Når jeg går over til beslutningsforslag nr. B 78, er der en række synspunkter, som vil medføre, at benzindrevne biler de facto forsvinder. Jeg er ikke tilstrækkelig meget ekspert til at kunne vurdere, om det er en rigtig konsekvens at drage, eller om det er rigtigt at bruge afgiftslovgivningen hertil. Der er også nogle synspunkter omkring kilometerafgifter på lastbiler. Det er noget, vi i forvejen arbejder på. Det er noget, der ikke alene behøver et energimæssigt eller ressourcemæssigt sigte, men i øvrigt kan have et fornuftigt trafikpolitisk sigte, at man får nogle variable afgifter i stedet for de i stort omfang faste afgifter, man har i dag.

Mine bemærkninger har været spredte og lidt omkring, men til forsvar herfor gælder, at det har hr. Ole Olsens forslag også været. Det er lidt vanskeligt for en skatteminister at gå ind i substansen af en række af disse forslag, fordi hr. Ole Olsen bruger beskatningen, afgifterne, som middel i en given resourcepolitik, miljøpolitik og energipolitik. Det vil sige, at substansen sådan set ligger et andet sted end det, skatteministeren normalt beskæftiger sig med, og det, skatteudvalget normalt beskæftiger sig med. Det skal ikke betyde, at vi ikke kan beskæftige os hermed, men det er ikke særlig interessant alene at beskæftige sig med midlerne og at overlade substansen til andre. Vi har mange gode og vigtige substanser i skatte- og afgiftsudvalget, og hvorfor skulle vi så afgive denne her?

Camre (S):

Grundtanken bag de af SF fremsatte forslag er, at man skal styrke beskatningen af en række knappe ressourcer, og det grundsynspunkt er socialdemokratiet enig i.

Vi har en række mere tekniske indvendinger mod nogle af de metoder, der tages i anvendelse. Der er jo tale om en olieafgift med et provenu på 3 mia kr. om året, der fremskaffes ved en 20 pct.s værdiafgift, en afgift på 1 kr. pr. kg papirmasse, der ikke er fremstillet af affaldspapir eller af halm, af gamle klude eller affaldstræ, hvad der i og for sig også er overordentlig fornuftigt, og der er tale om en vidtgående omlægning af registreringsafgiften af motorkøretøjer. Om denne afgift vil jeg gerne sige, at det jo ikke altid er således, at antallet af hestekræfter klart udtrykker benzinforbruget og jo slet ikke benzinøkonomien. Jeg tror derfor, at skulle man gå over til en metode med dette sigte, hvad vi i øvrigt har sympati for, så er det mere udviklede, lidt mere raffinerede metoder, der vil være tale om.

Vedrørende spørgsmålet om vægtafgift af motorkøretøjer kan vi også i vidt omfang dele de synspunkter, der ligger bag ved aftrapningen af vægtafgiften efter køretøjernes alder, mens jeg nok vil sige, at det vil være problematisk at måle eksempelvis antallet af kørte kilometer for lastbilgruppen.

Det, som er det væsentlige i disse forslag, er jo af forbrugsmæssig, ressourcemæssig karakter, og det er spørgsmål, som vi nor-