

[Camre]

skud og alle hans præmie- og bidragsbetalinger til de pensionsordninger, lovforslaget tager sigte på, skal sammenlægges, og over en 10-årig periode kan skatteyderen så fradrage det samlede beløb med en tiendedel hvert år. Jeg kan anbefale regeringens ændringsforslag, og jeg må samtidig afvise ændringsforslag fra fremskridtspartiet om udsættelse af lovens ikrafttræden.

Om forslag nr. L 227 vedrørende olieafgiften finder jeg grund til igen at slå fast, at olien jo er en knaphedsfaktor, og socialdemokratiet er derfor tilhænger af den energipolitiske målsætning, der går ud på at mindske olieforbruget. Fordyrelse af olien gennem en afgift vil i sig selv få forbrugerne til at anvende mindre olie, og vi må derfor fastholde forslaget i den form, hvori det var fremsat ved første behandling, og med ændringsforslag om ikrafttræden den 1. juli i år.

Samtidig må jeg afvise ændringsforslag fra fremskridtspartiet, CD og Danmarks retsforbund om at fritage hyrevogne for afgiften, og jeg må afvise ændringsforslag fra SF om at lade afgiften gælde for erhvervslivet generelt. Jeg vil gerne her sige, at hensynet til erhvervslivet gælder specielt det forhold, at når der ikke helt er parallelitet i afgifternes højde her og i udlandet, så vil en ensidig afgift herhjemme ganske enkelt virke som en forringelse af vores muligheder for at konkurrere med importen af udenlandsk producerede varer, hvortil der er medgået olie, og det vil sige, at et forslag af den karakter vil være direkte ledighedsskabende. Det er hele vejen igennem den afgiftsbuket, der ligger, et væsentligt mål for socialdemokratiet, at afgifterne indrettes på en sådan måde, at vi ikke kan se de store negative virkninger for beskæftigelsen.

Til lovforslag nr. L 228 om benzinafgift er der stillet et ændringsforslag om ikrafttræden den 1. juli, som jeg kan anbefale. Vi har ikke fundet det ønskeligt eller hensigtsmæssigt at foretage andre ændringer af forslaget.

Jeg vil gerne sige i den forbindelse, på grund af de ønsker, der f. eks. har været fremsat fra CDs side, at det jo ikke nytter noget at gøre hele denne benzinafgift illusorisk ved at skaffe bilisterne kompensation ved at nedsætte vægtafgiften. Man kan altid diskutere ændringer i vægtafgiften. Man kunne konvertere den til benzinafgift, og det er klart, at det ville have et stærkere energispa-

resigte end en afgift, som er fast uanset kørsel med køretøjet, men at give kompensation, så folk havde penge til at betale den forhøjede afgift på grund af nedsat vægtafgift, det turde faktisk være temmelig nytteløst.

Så har vi diskuteret registreringsafgiften, og her vil jeg gerne sige på socialdemokratiets vegne, at vi naturligvis ønsker, at denne afgift også skal medvirke til at fremme brugen af energiøkonomiske biler. Men det er desværre ikke så enkelt, og derfor har det også været naturligt, at man ikke kunne give et løfte om det konkrete indhold af en ændring. Det er jo sådan, at man i hvert fald generelt må sige, at jo dyrere biler der er tale om, jo større benzinformbrug. Jo dyrere biler, jo tungere biler og derfor større benzinformbrug og i denne forbindelse jo også en efterhånden ganske høj afgift.

Men der er andre problemer end blot de benzindrevne biler. Der er også spørgsmålet om konkurrenceforholdet mellem biler, der kører på benzin, og biler, der kører på dieselolie og gas, og hvor disse energiformer ud fra mange synspunkter kan udgøre et ønskværdigt alternativ til benzinen. Der er behov for en dybere analyse, før man går ind i ændringer, og jeg er vidende om, at der i regeringen arbejdes med en sådan undersøgelse af muligheden for ændringer. Vi ser frem til, at vi får sagen virkelig grundigt belyst, og indtil da må jeg sige, at benzinafgift, altså afgift lagt alene på brændstoffet, trods alt er den mest direkte og effektive metode til at give et incitament til at spare på brændstoffet. Her kan jeg så føje til, at det ikke er således, at brændstofforbruget alene afhænger af køretøjet. Det afhænger også i høj grad af den måde, der køres på, i høj grad af føreren. Vi tror altså, at der er et effektivt incitament i en afgift på selve brændstoffet.

Jeg må afvise ændringsforslag fra fremskridtspartiet, som går ud på at give benzinselskaberne en længere kredittid med afgiftsafregningen, og jeg må sige, at det er ikke mit indtryk, at det netop er benzinselskaberne, der lider hårdest under denne krise.

Vedrørende lovforslag nr. L 229 om gasafgift kan jeg sige, at vi heller ikke har ændringsforslag, ud over at loven skal træde i kraft den 1. juli i år.

Jeg må afvise ændringsforslag fra fremskridtspartiet om afgiftsrefusion til hyrevogne og om, at simpel uagtsomhed vedrørende