

- At den afgiftsdifferentiering, der er foretaget mellem benzin og dieselolie, medfører en overgang til dieseldrift med den konsekvens, at der lægges yderligere beslag på et produkt, som fortsat er stærkt efterspurgt til opvarmning.
- At Danmark af de lande, der er tilsluttet det Internationale Energi Agentur (IEA), har gennemført de største besparelser.

Der er nu god anledning til at rejse spørgsmålet om nedsættelse af benzinafgiften i betragtning af de samfundsmæssigt alvorlige og uheldige konsekvenser af den høje afgift.

Det er ubestrideligt, at biler i dag, såvel hvad angår person- som godstransport udfører langt den overvejende del af det transportarbejde, der skal udføres i Danmark. Bilen bidrager afgørende til samfundets effektive funktion, hvorfor benzinafgiften må betragtes som en nødvendig produktionsomkostning.

De produktionsforøgelser, som samfundet til stadighed – og i dag i særdeleshed – har brug for, er betinget af effektiv mobilitet. En forbedret mobilitet har således selvsagt langt større værdi for samfundet end »værdien« af den medgåede benzin.

Et af regeringens overordnede mål er at forøge beskæftigelsen. Hvis dette overordnede mål realistisk skal kunne nås, er det absolut nødvendigt, at arbejdskraftens mobilitet ikke forringes, men helst forbedres. Vi skal arbejde os ud af krisen.

Ifølge den seneste beregning af persontransportens omfang (målt i person-km) var ca. 85 pct. individuel transport og 15 pct. var kollektiv transport. Tænker man sig en ændring af dette forhold til eksempelvis 70 : 30, indebærer dette altså en fordobling af den kollektive transport, men kun 17–18 pct. reduktion af den individuelle transport.

Selv en procentvis beskeden nedgang i den individuelle transport giver altså anledning til en meget kraftig forøgelse af den kollektive transport. Det vil i praksis være umuligt på kort sigt at omlægge vor trafikstruktur, således at en væsentlig del af den individuelle transport ændres til kollektiv transport.

Med de seneste års meget store afgiftspålæg (bilag 5) er prisen for en liter benzin i Danmark højere i sammenligning med priserne i andre europæiske lande (bilag 6).

På grundlag af vejdirektoratets trafikindeks (bilag 7) kan det nu konstateres, at afgiftsforhøjelsen på 50 øre pr. liter den 1. juli 1979 udløste et kraftigt og varigt fald i den individuelle transport.

Det er vor absolutte overbevisning, at en moderat nedsættelse af benzinafgiften vil medføre, at bilisterne i stigende omfang igen vil gøre brug af de biler, de har stående. En sådan udvikling vil naturligvis genskabe beskæftigelsen på vore værksteder og gavne beskæftigelsen i samfundet i det hele taget.

Det er klart, at en nedsættelse af afgiftssatsen, ikke vil reducere provenuet tilsvarende. Hertil kommer, at registreringsafgiftsprovenuet vil stige med positiv effekt for betalingsbalancen.

Det skal i øvrigt bemærkes, at en nedsættelse af benzinafgiften i Danmark – for det sønderjyske område – vil bidrage til et mindre forbrug af valuta til indkøb af benzin i udlandet samt en stigning i bidraget til afgiftsprovenuet fra det pågældende område (bilag 8).

På basis af ovenstående er vore organisationer enige om at foreslå:

At der snarest gennemføres en midlertidig nedsættelse af benzinafgiften på 25 øre pr. liter.

At der træffes principbeslutning om fremtidigt at justere afgiften som middel til at undgå yderligere væsentlige forhøjelser af forbrugerpriserne.

III. Registreringsafgiften

En anden vigtig forudsætning for øget anvendelse af bilerne og dermed for at nedbringe arbejdsløsheden er, at registreringsafgiften på biler ikke forhøjes yderligere. Den automatiske stigning i afgiftsprocenterne, som er indbygget i registreringsafgiftssystemet, må bringes til ophør. Inden for EF har ingen lande tilnærmelsesvis så høje registreringsafgifter som Danmark (bilag 9).

Det kan med sikkerhed siges, at bilpriserne som helhed vil stige betydeligt i 1981. Såfremt der oven i de kommende prisstigninger skal lægges de sædvanlige afgifter, som udgør omkring 2½ gange prisstigningen, vil det ikke være muligt at forøge bilsalget væsentligt, og det vil være udelukket, at salget kan øges så meget, at det for 1981 forventede afgiftsprovenu, 4 mia kr., kan nås. Det er end-