

[Skatteministeren]

numæssig balance i tingene. De 80 øre vil koste omkring 1,6 mia. kr. i tabt provenu af benzinafgiften, mens den ene krone vil give en samlet provenugevinst på 200 mio. kr. som følge af hjemvendt grænsehandel. Altså et provenutab på 1,6 mia. kr. ved at sænke benzinafgiften og en provenugevinst på 200 mio. kr. som følge af hjemvendt grænsehandel. Efter min regnebog giver dette umiddelbart et underskud på omkring 1,4 mia. kr.

Der er altså ingen som helst tvivl om, heller ikke efter regeringens opfattelse, at en sænkning af benzinafgiften medfører en mindre tilbøjelighed til grænsehandel, men jeg er nødt til at gøre opmærksom på, at der ikke er et sådant forhold mellem provenutabet på afgiftssænkningen og provenugevinsten på lavere grænsehandel, at de afbalancerer hinanden.

Jeg må samtidig gøre opmærksom på, at regeringen har fremsat sit eget forslag om en vis sænkning af benzinafgifterne, og med henvisning til det forslag må jeg afvise Fremskridtspartiets lovforslag.

Stavad (S):

Må jeg sige om skatteministerens lovforslag, at sjældent har så lidt haft så megen opmærksomhed som det forslag. Man kunne jo næsten få lyst til at excellere i Storm P.'s gamle monolog »13 øre – alt iberegnet«. Dengang var 13 øre trods alt lidt mere værd, end 13 øre er i dag. Alligevel mente Storm P., at de 13 øre godt kunne danne grundlag for en monolog.

Det er ikke et fornuftigt tidspunkt at komme med et forslag med nogle småjusteringer på, som hverken har nogen reel betydning for familiernes privatøkonomi eller løser grænsehandelsproblemer eller på anden måde kan påstås at give nogen nævneværdig ændring af miljø-mæssig og energipolitisk adfærd. Derfor synes vi, det er utroligt, at man her i slutningen af folketingssamlingen, hvor der var mere behov for at interessere sig for større ting, vil bruge Folketingets tid på et forslag om nedsættelse af benzinafgifterne med henholdsvis 10 øre for blyholdig benzin og 15 øre for blyfri benzin. Det bliver ikke mindre bemærkelsesværdigt af, at vi jo havde sagen oppe i januar 1989 i forbindelse med grænsehandelsproblematikken, hvor vi i Skatte- og Afgiftsudvalget interesserede os en del for benzinpriserne. Her fik vi et svar fra skatteministeren, dateret den 18. januar 1989,

og vi har et svar på bilag 28 til L 154, hvor skatteministeren oplyser, at hvis vi sammenligner danske benzinpriser i januar 1989 med vesttyske benzinpriser i januar 1989, rensset for afgifter, vil superbenzin oktán 98 i Danmark koste 33 øre mere end i Vesttyskland eller – stadig rensset for afgifter – 73,74 pct. mere i Danmark. Hvis vi tager super-blyfri 95 oktán, koster den 28 øre mere eller 19,17 pct. mere i Danmark end i Vesttyskland. Hvis vi tager blyfri 92 oktán, koster den mindst 38 øre eller næsten 30 pct. mere i Danmark end i Vesttyskland.

Derfor skal det, hvis vi skal se noget positivt i, at denne sag lander i Folketinget og lidt senere i Skatte- og Afgiftsudvalget, da være med det udgangspunkt, at vi synes, det er fint, at vi får en anledning til at få undersøgt, hvordan det ligger med den sag. Man kommer nu fra regeringen med forslag om at lave afgiftslettelser, der svarer til halvdelen af det, som olieselskaberne – efter skatteministerens egne oplysninger – tager mere i avance i Danmark end i Vesttyskland. Vi vil godt kigge lidt nærmere på det og på, om benzinselskaberne benytter lejligheden til at bruge den lavere afgift på den blyfri benzin til at skaffe sig højere avance, fordi de ikke er interesserede i alt for store prisforskelle. Det er også noget, der skal undersøges.

Vi vil også godt benytte anledningen til at få set på de prisstigninger, vi har oplevet på benzin i Danmark i de seneste uger. Har man haft en tilsvarende stigning på benzinpriserne i andre lande, f.eks. i Vesttyskland, i Sverige, i England, i USA, og hvor man nu ellers handler benzin? Benzin har nemlig den gode egenskab, at det er en vare, der er til at sammenligne over grænserne. Derfor glæder vi os til at få nogle oplysninger frem om det, for det er et meget, meget uigennemsigtigt marked.

Jeg mener, at vi kan konstatere – det var i øvrigt også en af fru Elisabeth Arnolds bemærkninger i den foregående debat, som jeg er enig i – at konkurrenceforholdene ikke rigtig fungerer på benzinområdet, på olieområdet i det hele taget. Derfor har vi behov for netop på dette område at have en tilsynsmyndighed og nogle regler, som sikrer, at vi ikke bliver snydt. Derfor har jeg også med glæde konstateret, da vi fulgte de besvarelser op, vi fik i Skatte- og Afgiftsudvalget i januar 1989, at industriministeren til mig i et svar på et spørgsmål den 15. februar 1989 har oplyst, at Monopoltilsynet i øjeblikket