

finanspolitisk ansvarlighedsglorie af ganske betragtelige dimensioner, for ikke så lang tid siden var med til at pålægge regeringen at fremsætte et lovforslag, som skulle give en finanspolitisk lempelse på ikke mindre end 140 mio. kr. – den berømte cd-afgift – så jeg bliver da glad, hvis hr. Jes Lunde vil vise ansvarlighed og bidrage til den almindelige finanspolitiske stramning. Men så skal hr. Jes Lunde i hvert fald starte 140 mio. kr. før os andre, og jeg glæder mig til, at den ansvarlighed også bliver udmøntet i konkret tilslutning til de forskellige lovforslag.

Jeg skal i øvrigt takke for forhandlingen og henvise til udvalgsbehandlingen.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Første næstformand (Ivar Hansen):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Skatteudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

5) Første behandling af lovforslag nr. L 10: Forslag til lov om ændring af lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v. (Forhøjelse af udligningsafgiften).

Af skatteministeren (Carsten Koch).
(Fremsat 4/10 95).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Erik Mortensen (S):

Dette lovforslag må nok nærmest betegnes som et konsekvensforslag, nemlig en konsekvens af vedtagelsen umiddelbart før sommerferien af en ekstraordinær forhøjelse af benzinpriserne til ikrafttrædelse pr. 1. januar 1996.

I og med, at diesellole er et billigere produkt end benzin, har man forsøgt at holde et vist niveau mellem dieseldrevne og benzindrevne biler, så der ikke blev en umådelig stor gevinst ved at køre på diesel, og vi skal selvfølgelig se forslaget i lyset heraf. En forhøjelse af benzinprisen bør naturligvis medføre en forhøjelse af dieselafgiften, og det udmøntes her i den såkaldte udligningsafgift på dieselbiler.

En gennemsnitsberegning viser, at benzinforhøjelsen vil medføre en merudgift på ca. 500 kr. for en gennemsnitstrafikanter i en gennemsnitsbil, og derfor foreslås udligningsafgiften for dieselbiler forhøjet med samme beløb og i øvrigt gradueret for de øvrige typer dieseldrevne biler, som tilfældet også er i dag.

Ud fra ønsket om at bevare forholdet mellem diesel og benzin kan vi fra Socialdemokratiets side anbefale lovforslaget, selvfølgelig ikke mindst på baggrund af, at dieseldrevne biler heller ikke er til den store fordel for vores miljø.

Charlotte Antonsen (V):

Som den socialdemokratiske ordfører lige har redegjort for, er lovforslaget en udmøntning af det forlig, regeringen lavede med venstrefløjens lige efter sidste års finanslovforhandlinger.

Som bekendt var Venstre stærk modstander ikke alene af forliget, men også af hele den måde, hvorpå man først forhandler finanslov med den ene del af salen for derefter at gå ud og aftale ekstra afgifter med den anden del af salen. Men det er blot én af grundene til, at Venstre går imod forslaget. Vi er også imod det, fordi vi mener, det er et dårligt forslag. Man hæver afgiften på dieseldrevne biler, og dermed pålægger man erhvervslivet ekstra afgifter. Det giver færre job, og jeg kunne godt tænke mig at høre fra skatteministeren, hvor mange færre job der bliver tale om her. Vi har jo for nylig haft en diskussion med statsministeren her i salen om skabelsen af rigtige job, og her er i hvert fald et eksempel på, at der bliver færre rigtige job, og det er imod Venstres ønske.

Brian Mikkelsen (KF):

Først så vi de enorme stigninger i benzinafgiften. De blev lanceret som grønne afgifter, og de skulle kompenseres med lettelser i den personlige skat.

Men med en socialdemokratisk ledet regering er det nok en illusion at tro på lettelser i det samlede skattetryk.