

Afstemning

Tredje næstformand (Margrete Auken):

Jeg foreslår, at lovforslagene henvises til Skat-teudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

22) Første behandling af lovforslag nr. L 106: Forslag til lov om ændring af lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v. (Harmoni-sering af kredittid).

Af skatteministeren (Ole Stavad).

(Fremsat 2/6 98).

Sammen med denne sag foretoges:

23) Første behandling af lovforslag nr. L 107: Forslag til lov om ændring af forskellige energiafgiftslove. (Afgiftsforhøjelser og afgift af varme produceret ved affaldsforbrænding m.v.).

Af skatteministeren (Ole Stavad).

(Fremsat 2/6 98).

Lovforslagene sattes til forhandling.

Forhandling

Erik Mortensen (S):

Dette afsnit om afgifter i pinsepakken fylder jo ikke meget, hvis man sætter katalognumre på, men ikke desto mindre er det jo ret væsentligt i den store sammenhæng.

Jeg vil tro, at den største interesse samler sig omkring L 107, nemlig energiafgiftslovsforslaget, som jo også kan henføres til de grønne afgifter. Der er helt klart to dele i det. Der er en provenudel, altså noget om penge, og der er en miljødel.

Det er helt klart Socialdemokratiets politik, at vi med afgifter på energi- og miljøbelastende forbrug skal omlægge og nedbringe skatten på indkomst. Det er i sig selv et knæsat princip i Socialdemokratiet. Provenumæssigt taler vi her, når hele perioden er indfaset, om ca. 6 mia. kr., og det provenu skal også ses i sammenhæng med pakken som helhed, nemlig i forbindelse med nedsættelse af indkomstskatterne.

I den debat, der har været gennem hele da-gen, har benzinprisen flere gange været nævnt, og i den sammenhæng synes jeg, det er værd at bemærke, at hvor priserne på den kollektive trafik over en årrække har været jævnt stigende – for ikke at sige stærkt stigende – har det været direkte modsat med benzinpriserne. Her har der været et markant fald.

I samme forbindelse har der også været spørgsmålet om befodringsfradraget, som har været den store stygge ulv i dette spil. Her synes jeg lige, man skal bemærke, at befodringsfradraget i sig selv kan fremkomme på mange forskellige måder, lidt afhængigt af hvilken transportform man vælger, og det kunne lige så vel være et spørgsmål til dem, som påstår det modsatte: Kan man ikke også tjene penge på at have et befodringsfradrag? Jeg er temmelig overbevist om, at det ikke er en ukendt sag.

Man bør også være opmærksom på, at kom-pensationen via personskatterne jo er med til at gøre det nemmere at klare personbefodrningen, selv om benzinprisen stiger. Vi skal også være opmærksomme på den meget sparsomme aftrapning af rentefradragsværdien over de første 3 år. Først det fjerde år kommer den mar-karte aftrapning, og der er lagt op til, at der samme år kan gives en kompensation til de lavest lønede, nemlig 25 pct. ekstra på befodringsfradraget. Men som sagt er L 107 i hvert fald et spørgsmål om både miljø og provenu.

Med hensyn til L 106 er det måske svært direkte at se det miljømæssige. Det er nemlig et spørgsmål om, hvordan bilforhandlerne skal afregne registreringsafgiften til staten. Her er det normale princip i den løbende måned plus 15 dage, men derudover har man haft 3 måneder, og det er klart, at det er en gevinst for forhandlerne.

Med den afkortning, forslaget her lægger op til, kunne der tilgå staten et provenu på ca. 0,9 mia. kr. om året. Men det er klart, at det tab, som forhandlerne måtte få, skal dækkes ind på anden måde, og det er svært at se andet, end at det vil betyde en begrænset prisstigning sva-rende til ca. 3 pct. på en mellemklassefamiliebil. Det er vel i sig selv heller ikke så galt, når man ser, hvordan bilprisstigningerne har udviklet sig de seneste ca. 5 år. Det svarer nemlig til ca. 5 pct., og det skal sammenholdes med, hvordan prisstigningerne i samfundet i øvrigt har været i den samme periode, og det er omkring det dob-belte. Det gælder generelt, at afgiftssatserne