

Til lovforslag nr. L 213. Betænkning afgivet af skatte- og afgiftsudvalget den 23. maj 1980

Betænkning

over

Forslag til lov om ændring af lov om afgift af benzin

Udvalget har behandlet lovforslaget i nogle møder. I forbindelse hermed har ministeren for skatter og afgifter skriftligt besvaret et spørgsmål.

Udvalget har modtaget skriftlige henvendelser fra:

Automobil Importørernes Sammenslutning,
Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark,
Danmarks Automobilforhandler Forening,
Dansk Taxi Forbund,
Forenede Danske Motorejere og
Oliebranchens Fællesrepræsentation.

Der er af ministeren for skatter og afgifter stillet to ændringsforslag, hvorom henvises til de ledsagende bemærkninger.

Et *flertal* (socialdemokratiets, det radikale venstres og centrum-demokraternes medlemmer af udvalget) indstiller lovforslaget til *vedtagelse* med de af ministeren for skatter og afgifter stillede ændringsforslag.

Et *mindretal* (venstres og det konservative folkepartis medlemmer af udvalget) indstiller lovforslaget til *forkastelse* ved 3. behandling og udtaler:

Regeringen bidrager ikke til løsningen af Danmarks dybt alvorlige økonomiske problemer ved at øge skatte- og afgiftstrykket. Regeringen havde mulighed for at få et bredt flertal i folketinget for en politik, der sikrer så betydelige besparelser i den offentlige sektor, at den kunne have undgået en forhøjelse af skattetrykket. Regeringen ønskede ikke at følge denne politik. Derfor kan mindretallet ikke støtte regeringens ønske om øgede skat-

ter og afgifter, som kun kan forstærke en række af de balanceproblemer, der truer den økonomiske handlefrihed i Danmark.

Et *andet mindretal* (fremskridtspartiets medlemmer af udvalget) indstiller lovforslaget til *forkastelse* ved 3. behandling med følgende bemærkninger:

Danmark har i forvejen verdensrekord i bilbeskatning, og derfor afviser mindretallet, at benzinafgiften nu igen skal forhøjes.

Det er i forvejen uhyggelig dyrt at holde bilen i gang, og for de allerfleste er bilen et nødvendigt redskab i hverdagen, for at de kan passe deres arbejde.

Den nye forhøjelse af kørselsudgiften betyder, at det bliver en endnu dårligere forretning for den flittige og arbejdsomme at køre store afstande for at passe sit arbejde, og derfor vil resultatet også blive, at virksomhederne vil få endnu større vanskeligheder med at skaffe den fornødne arbejdskraft.

Et *tredje mindretal* (socialistisk folkepartis medlem af udvalget) indstiller lovforslaget til *forkastelse*. Lovforslaget er en del af et forlig, som omfordeler i gal retning, nemlig fra folk med almindelige og lave indkomster til erhvervsvirksomhederne, som gennemgående ejes af den mest velhavende del af befolkningen.

Mindretallet kan bifalde det energipolitiske sigte med lovforslaget, nemlig at benzinforsbruget og den private bilkørsel nedsættes, men mener, at forudsætningen for initiativer i denne retning må være, at der investeres tilstrækkeligt store beløb i kollektiv trafik, således at folk, der lader bilen stå, kan få

Bet. o. lovf. vedr. afgift af benzin

plads i den kollektive trafik. Dette er ikke tilfældet i øjeblikket.

Et *fjerde mindretal* (Danmarks retsforbunds medlem af udvalget) indstiller lovforslaget til *forkastelse* ved 3. behandling. Mindretallet skal i øvrigt henvise til de under forslag til lov om ændring af lov om afgift af elektricitet (L 211) generelt gjorte bemærkninger. Mindretallet ønsker dog her specielt at henlede opmærksomheden på de følger, en forhøjelse af benzinafgiften vil kunne få.

For det første opfordrer det ikke de olieproducerende og oliesælgende lande til at holde sig tilbage med nye priskrav, når et køberland til trods for endog meget store prisstigninger gennemfører yderligere prisforhøjelser i form af afgiftsforhøjelser.

For det andet skal der peges på den tendens til stavnsbinding, der kan komme ved de stærkt stigende benzinpriser. Folk har ikke alene ikke råd til at købe en ny bil til erstatning for en i mange tilfælde i trafikmæssig og driftsmæssig henseende ikke særlig betryggende bil; de har heller ikke råd til at køre i bilen. Dertil kommer, at den kollektive trafik på adskillige områder ikke er udbygget og klar til at honorere nye trafikkrav.

Mindretallet skal derfor sluttelig gentage, at lovforslaget indstilles til *forkastelse* ved 3. behandling.

Ændringsforslag

Af *ministeren for skatter og afgifter*, tiltrådt af et *flertal* (Bakholt (S), Camre (S), Erenbjerg (S), Thomas Have (S), Egon Jensen (S), Stavad (S), Tastesen (S), Bernhard Baunsgaard (RV) og Bollmann (CD)):

Bakholt (S) Camre (S) Erenbjerg (S) Thomas Have (S) Egon Jensen (S)

Stavad (S) Tastesen (S) fmd. Bernhard Baunsgaard (RV) Brixtofte (V)

Ellemann-Jensen (V) Hagen Hagensen (KF) nfmd. Gammelgaard (KF) Bollmann (CD)

Rahbæk Møller (SF) Flygaard (DR) Glistrup (FP) Dohrmann (FP)

Partierne VS og KrF var ikke repræsenteret ved medlemmer i udvalget.

Til § 2

1) I paragraffen ændres »den 1. 1980« til: »den 30. juni 1980«.

Til § 3

2) Paragraffen affattes således:

»§ 3

Stk. 1. De registrerede virksomheders angivelse for juni måned 1980 skal omfatte tiden til og med den 29. juni 1980, medens angivelsen for juli måned 1980 tillige skal omfatte den 30. juni 1980.

Stk. 2. De opgørelser og afgiftsreguleringer, som registrerede virksomheder skal foretage for april kvartal 1980 efter § 7, stk. 2, i lov om afgift af benzin, skal omfatte tiden til og med den 29. juni 1980, medens opgørelser og afgiftsreguleringer for juli kvartal 1980 tillige skal omfatte den 30. juni 1980.«

Bemærkninger

Til nr. 1

Det foreslås, at loven træder i kraft den 30. juni 1980.

Til nr. 2

Bestemmelsen går ud på at forkorte den afgiftsperiode og den kvartalsperiode efter § 7, stk. 2, i lov om afgift af benzin, der normalt ville udløbe den 30. juni 1980 med én dag. Herved undgås, at de registrerede virksomheder for juni måned 1980 og april kvartal 1980 skal anvende forskellige afgiftssatser. Den følgende periode skal således tillige omfatte den 30. juni 1980.