

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.

Nu kommer så endnu en stor stigning, denne gang en dieselaftgiftsstigning på 500 kr. for en almindelig personbil. Det sker, som vi har hørt fra de foregående talere, i lyset af den store afgiftsstigning på benzin, vi oplevede i foråret, og det er også for at sikre, at folk ikke går over til dieseldrift. Man skriver i lovforslaget, at dieselen er mere miljøbelastende end benzin. Men flere eksperter har rent faktisk sat spørgsmålstegn ved, om det altid er tilfældet. I Sverige har man for eksempel en ren dieseltipe uden partikler, der koster 60 øre mere pr. l, og som er meget renere end benzin.

Men lad os se på effekten af dette forslag. Vi har i forvejen set en regering, der ikke har holdt sig tilbage fra at belaste erhvervslivet med en stribe konkurrenceforvridende afgifter – på trods af meget flotte ord, må jeg erkende, fra både skatteministeren og erhvervsministeren – men i dette tilfælde indrømmer regeringen helt åbenlyst, at dens forslag vil gå ud over såvel privatbilisterne som erhvervslivet. Fra lovforslagets bemærkninger kan jeg citere, at forslaget kan ses »som en ekstra udgift for dele af erhvervslivet.«

Det fremgår også helt klart af provenuberegningerne, at langt størstedelen, 90 mio. kr., skal hentes ved at øge afgiftspresset på varevogne og visse lastbiler. Det må man jo sige er ærlig snak, men det er ikke søde toner i erhvervslivets ører, og derfor kan jeg selvfølgelig undre mig over, at erhvervslivets positive vogter herinde, CD, heller ikke er til stede under denne sag. Nu lover man altså heller ikke nogen kompensation, og det er måske, fordi regeringen erkender, at den ikke vil kompensere, og at den ikke vil give skattelettelser, at den fortsætter denne lange række af såkaldte grønne afgifter.

Da man tilmed rammer de mindre køretøjer ekstra hårdt, mens man ikke planlægger videre forhøjelser for de helt store køretøjer over 12 t, vil det være en ekstra klods om benene på de små og mellemstore virksomheder, som flertallet her i Folketinget ellers altid taler så smukt om, og som man er sikker på vil være med til at sætte skub i Danmark og være med til varigt at nedbringe arbejdsløsheden.

Vi vil ikke acceptere, at regeringen langsomt, men sikkert saver den gren over, vi sidder på. Det Konservative Folkeparti kan af alle disse grunde slet ikke acceptere dette lovforslag og vil derfor stemme imod.

Jes Lunde (SF):

Ja, Venstre og De Konservative fortsætter jo med at være afvisende over hele linjen.

SF mener, at vi har for megen biltrafik i Danmark. Der køres alt for meget i bil, og der forurenes alt for meget. Det forøger den globale CO₂-forurening og drivhuseffekten og medvirker dermed til de økologiske katastrofer, der kan komme ud af dét. Derfor er SF selvfølgelig det rigtige sted at henvende sig, hver eneste gang man diskuterer at gøre det dyrere at køre i bil. Det er simpelt hen nødvendigt af miljømæssige grunde, og derfor er vi også positive over for et forslag som dette.

Så kan jeg forstå, at skatteministeren – hvis han ellers kan få tid til at høre efter – mener, at SF er 140 mio. kr. bagud på grund af cd-forslaget. Det kan selvfølgelig være, at det er det, hr. Brian Mikkelsen er henne for at forklare skatteministeren: at af bemærkningerne til beslutningsforslaget om cd-afgiften fremgik det, at konstruktionen skulle være provenuneutral, fordi der kommer en øget omsætning på musikområdet, som så i kraft af momsens giver de indtægter, som skatteministeren kunne miste på anden vis. Det er jeg sikker på at hr. Brian Mikkelsen kan docere lidt om. Det var ikke meningen med det forslag at opnå en lempelse, hvor man bare øser penge ud. Det er der andre der er meget bedre til, bl.a. De Konservative og Venstre, som får lempelser i arve- og gaveafgiften. Så er det rent ud sagt at øse penge ud, og så er der tale om flere hundrede millioner kroner.

Hvis skatteministeren endelig synes, vi er bagud med hensyn til at skaffe de penge, der skal til for at finansiere velfærdssamfundet, så kan skatteministeren jo bare kigge på de forslag, vi f.eks. har haft på benzinprisområdet og på en række andre miljøområder, hvor vi selvfølgelig er villige til at skaffe de penge, der skal til. Hvis vi skal nedsætte skatter og afgifter – og det kan vi jo godt, for selvfølgelig skal man ikke bare sætte dem op, selvfølgelig skal man også en gang imellem kigge på, om skattesystemet fungerer rimeligt, og om der er steder, hvor man burde nedsætte skatterne og afgifterne – så er det, vi vil, at nedsætte skatten på de laveste indkomster. Det vil vi faktisk komme med et forslag om senere på efteråret, for det synes vi der er fornuft i.

Vi kan også godt nedsætte afgifterne på sådan noget som cd'er, som giver noget mere musik i livet, hvilket jeg synes er udmærket, men at nedsætte afgifterne på stærkt forurenende ting,

sådan som De Konservative og Venstre vil, er jo helt forkert, og at øse penge ud på skattelettelser til de allerrigeste i samfundet er også helt forkert. Det er den form for politik, som vi vender os imod. Lad os få en økonomisk ansvarlighed, som også er koblet med god miljøpolitik og god social fordelingspolitik, så er SF med.

Elisabeth Arnold (RV):

Hvis vi begyndte helt forfra og skulle konstruere et afgiftssystem til transportsektoren, så kom vi ikke uden om at skulle lave et udredningsarbejde, der ville ende med at vise, at vi skulle beskatte både drivmidlerne og selve køretøjerne ganske anderledes, end vi gør i dag. Der er ingen tvivl om, at den beskatning, der er på transportsektoren i dag, ikke afspejler den belastning, der er af miljøet, og den afspejler heller ikke de ønsker, der er om at få bragt en meget større del af transporten over på enten skinner eller vandtransport.

Derfor er der i alle disse småjusteringer af afgifterne på transportområdet, afvejninger af, hvad det pågældende erhverv kan tåle af konkurrenceforvridning, hvad det pågældende erhverv kan tåle i forhold til et parallelt erhverv, hvad den pågældende biltype kan tåle i forhold til andre biltyper, osv. osv. Derfor er det meget små justeringer, og der er ingen, der kan få mig til at tro, at disse ændringer vil påvirke vognmandserhvervet i væsentlig grad.

Det Radikale Venstre går altså ind for disse ændringer, ligesom vi i sin tid gik ind for forhøjelsen på 17 øre af benzinafgiften.

Til fru Charlotte Antonsen, som på Venstres vegne endnu en gang talte om den store fornærmelse, det er mod Venstre, at man indfører forskellige former for afgifter med den ene side af Folketinget og så laver forlig med den anden side, vil jeg blot sige, at det jo altså er en meget ny puritansk linje, Venstre her fremfører. Jeg husker, at der i hr. Anders Fogh Rasmussens ministertid blev lavet et meget stort forlig, hvori samtlige af Folketingets partier var involveret, og hvor man påvirkede såvel tobaksafgifterne som parfumeafgifterne, benzinafgifterne, dieselafgifterne og spiritusafgifterne i et kæmpemæssigt forlig, hvor alle havde forlig med hinanden på kryds og tværs, men ingen med alle. Det var jo også det, der gav anledning til den muntre bemærkning om, at skatteministeren var en af de få her i landet, som kunne trylle dieselolie om til parfume.

Venstre har altså også udvist stor kreativitet i forbindelse med afgiftsforliget for netop at værne statskassen mod frafald af provenu og for at sikre, at balancen mellem de forskellige afgiftsobjekter blev opretholdt. Så jeg giver ikke meget for Venstres gloriepudsning i denne forbindelse.

Kim Behnke (FP):

Da benzinafgiften senest blev forhøjet, stemte Fremskridtspartiet imod. Meget apropos det seneste indlæg har vi kun været med til at stemme for noget i forbindelse med benzinafgifter én gang. Det var i 1990 – dengang de blev sat ned – og det var noget, der blandt andet var med til at flytte folks forbrug fra almindelig benzin til blyfri benzin. Da viste det sig, at incitamentet til at få folk til at ændre adfærd var lavere skatter. Lavere skat på blyfri benzin fik folk til at bruge blyfri benzin.

Det ser ud, som om regeringen har den opfattelse, at man kun kan ændre folks adfærd ved at forhøje afgifterne, og det er jo, fordi man i virkeligheden ikke ønsker at ændre adfærden. Det, man reelt ønsker, er at få nogle flere penge i statskassen, og det er usympatisk såvel i forbindelse med dette forslag som i forbindelse med så mange andre forslag.

Med hensyn til bemærkningen i skatteministerens fremsættelsestale om, at diesel er væsentlig lavere beskattet end benzin, ville jeg godt have haft et lidt større spænd i afgifterne, hvis ordet væsentligt skulle bruges. Jeg synes bestemt ikke, der er tale om nogen væsentlig forskel; jeg synes, der er tale om en glædelig forskel. Og hvorfor så det? Jo, dér skal vi over i den afdeling, der hedder erhvervslivet. Det fremgår jo klart og tydeligt, hvem dette her kommer til at ramme: Det kommer til at ramme det danske erhvervsliv. Det er primært de danske erhvervsvirksomheder, som bruger dieseldrevne køretøjer.

Hurra, endelig er der noget, som er til gavn for det danske erhvervsliv, endelig er der noget, hvor dansk erhvervsliv har lidt medvind i ryggen! Og hvad gør skatteministeren så? Så sidder han med millimeterskruen og måler sig frem til, at her er en lille forskel, og den skal man med det samme have hentet hjem, så man kan få 125 mio. kr. ekstra ned i statskassen. Det hører ingen steder hjemme!

Det kan da godt være, at dette her ikke betyder lukning af tusinder af arbejdspladser, eller hvad man ellers kunne hævde. Det gør det sikkert ikke. Men det er endnu en skovlfuld jord

oven på det læs af danske afgifter, som det danske erhvervsliv i forvejen slæber rundt på, og det er derfor, man skal stemme imod dette forslag.

Den socialdemokratiske ordfører gjorde meget ud af, at der er tale om gennemsnitsbetragtninger, og det bærer forslaget også præg af. Forslaget bærer jo netop præg af, at man ikke har foretaget nogen dyberegående analyser af, hvordan de forskellige typer køretøjer bliver påvirket osv. Nej, i ministeriet har man spurgt: Hvad er facit? Og facit er, at der skal 125 mio. kr. ekstra i statskassen, og så orker man ikke at regne det ud for hver enkelt type. Så siger man: Vi anstiller nogle gennemsnitsbetragtninger og siger, at det er 500 kr. pr. næse, og det går jo nok. For man kender facit på forhånd: Man skal have pengene i statskassen. Ellers ville man aldrig have anstillet disse gennemsnitsbetragtninger, men have set på de enkelte typer køretøjer. For jeg er da enig med dem, der har sagt, at der er dieselskøretøjer, som bestemt ikke er til gavn for miljøet; men der er jo til gengæld også dieselskøretøjer, som er gået over til at køre på let diesel. Jeg tror endda, at DSB, når de bruger let diesel, kalder den miljødiesel. Og nogle kalder den oven i købet grøn diesel.

Det korte af det lange er, at hvis man virkelig ville gavne miljøet – og det kunne der være gode argumenter for – så skulle man benytte det samme incitament som dengang, da vi fik folk til at bruge blyfri benzin, nemlig afgiftsned sættelser. Det, man gør her, er bare at skaffe nogle flere penge til statskassen. Og så alle miljøargumenterne! De er igen blot noget cellofan, som man lægger omkring afgifterne i håb om, at de så glider lettere ned i den almene befolkning. Men folk skal ikke lade sig narre. Dette her er 125 mio. kr. ekstra til fædrelandets fordærv.

Jørgen Lund (EL):

Jeg ved ikke, om det kommer som en overraskelse for nogen, hvis jeg indleder med at sige, at vores ordfører på området ikke kan være til stede, og at det derfor er mig, der skal oplyse, at Enhedslisten støtter dette forslag. Det gør vi selvfølgelig både af hensyn til miljøet og af hensyn til statens finanser. Og i de kommende finanslovforhandlinger vil vi arbejde for, at det provenu på 125 mio. kr., der omtales, bliver brugt til en omstilling af transportsektoren i retning af en bedre kollektiv trafik. Det er vores indgangsvinkel til det.

Skatteministeren (Carsten Koch):

Efter min mening anlægger flere partier i dag en meget kedelig og smålig taktisk vinkel på næsten alle disse forslag. Jeg synes, man for en gangs skyld skulle vise lidt format og sige: Vi står her over for en ret interessant problemstilling: Der er et opsving, som er godt i gang, og der er meldinger om, at der kan være muligheder for overophedning.

Sidst der var en tilsvarende faresituation, opfangede man overhovedet ikke signaler, men lod bare økonomien løbe løbsk – det var jo i midtfirserne under den daværende borgerlige regering – og det fik betydelige negative beskæftigelsesmæssige og erhvervsmæssige konsekvenser. Det er vi meget optaget af ikke kommer til at ske igen. Faktisk er det eneste, der holder skatteministeren vågen om natten i øjeblikket, hvordan vi får klaret skærene, hvordan vi får holdt opsvinget på sporet, hvordan vi sørger for, at opsvinget får en sådan karakter, at der ikke sker overophedning. Det synes jeg man skal tænke på. Det kan give anledning til en sund økonomisk betragtning, der går ud på, at vi må have en finanspolitik, der sikrer en rimelig finanspolitisk stramning.

Det indebærer selvfølgelig en stram udgiftspolitik, sådan som regeringen har lagt op til – ingen tvivl om det – men det indebærer også en beskeden samling afgiftsforhøjelser, som i hvert fald for langt de flestes vedkommende er karakteriseret ved samtidig at have et udmærket miljøpolitisk sigte.

Så jeg synes, vi skulle enes om, at dette her faktisk er en fornuftig pakke, som tilgodeser et ansvarligt økonomisk forløb, som også er til gavn og glæde for det danske erhvervsliv, og så ikke sidde og lave alle disse småfnidderberegninger på det ene og det andet. Det afgørende er, at vi får holdt det økonomiske opsving rimeligt på sporet, og det synes jeg disse forslag lægger op til. Og lad så alle disse små, taktiske overvejelser ligge til en anden god gang.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Tredje næstformand (Margrete Auken):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Skatteudvalget.

Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

6) Første behandling af lovforslag nr. L 11: Forslag til lov om ændring af lov om indkomstskat og formueskat for personer m.v. (personskatteloven) og lov om fordeling mellem staten, kommunerne og amtskommunerne af skattnedslaget som følge af personskattelovens skatteloft. (Ændring af det skrå skatte-loft for indkomståret 1996 m.v.).
Af skatteministeren (Carsten Koch).
(Fremsat 5/10 95).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling**Per Kaalund (S):**

Skatteloftet lægger som bekendt loft over marginals-katten og sikrer, at ingen del af indkomsten beskattes med mere end en given procent, og i 1995, altså indeværende år, er det 63,5 pct. Skatteloftet virker for skatteydere, der bor i kommuner, hvor summen af kommuneskatten og amtsskatten er højere end 29 pct., og hvor den samlede skat inklusive statskatten dermed er højere end 63,5 pct. Skatteydere, der kommer over dette loft, får et nedslag i den del af statskatten, der kaldes topskatten.

Skatteloftet skal ifølge den skattereform, der blev vedtaget for et par år siden, nedsættes år for år for i 1998 og fremefter at være 58 pct. Fra 1996 skulle der ske en nedsættelse med 2,5 pct., fra 63,5 pct. til 61 pct. Det foreliggende lovforslag, L 11, foreslår stadig væk en nedsættelse, men alene på 1,5 pct., til 62 pct., hvilket indebærer, at der først gives nedslag, når summen af kommune- og amtsskatter er på over 30 pct.

Nedsættelsen eller aftrapningen af skatteloftet hviler på den forudsætning, at kommune- og amtsskatterne skulle være uændrede i forhold til 1993-niveauet, men i 1995 er de steget med 0,4 pct., og i 1996 vil de med meget stor sand-

synlighed – skatteprocenterne er jo i disse uger ved at blive vedtaget i kommunerne og amterne – stige med yderligere 0,5 pct. Kommunerne og amterne har altså sammenlagt over disse to år hævet skatten med 0,9 pct. eller næsten 1 pct. Derfor dette forslag om kun at sænke skatteloftet til 62 pct.

Ved kun at sænke skatteloftet til 62 pct. i stedet for som oprindeligt fastsat 61 pct. kommer ca. 625.000 skatteydere, der betaler topskat i de aktuelle kommuner, også til at betale deres forholds-mæssige andel af stigningen i kommune- og amtsskatten, og ca. 130.000 af disse vil ikke få nedslag i topskatten for 1996.

Socialdemokratiet kan ud fra en rimelighedsbetragtning støtte dette forslag om en ændring af skattereformen. Nedslag i topskatten giver staten et provenutab, og det provenutab skal amter og kommuner, der har forhøjet skatten ud over 1993-niveauet, være med til at finansiere.

Det lovforslag, der foreligger nu, indebærer, at kommunerne og amterne i 1996 på uændrede vilkår skal medfinansiere nedslag i topskatten. Medfinansieringen udgør ca. 300 mio. kr. Når skatteloftet kun sænkes til 62 pct. i stedet for 61 pct., opstår et merprovenu på ca. 475 mio. kr., og ifølge lovforslaget får kommunerne og amterne ikke andel i denne provenugevinst, som fuldt ud tilfalder statskassen.

Loven gælder kun for 1996. Det vil sige, at skatteloftet for 1997 som forudsat ved skattereformen bliver 60 pct., hvilket bygger på den vurdering, at den kommunale økonomi er så stærk og god, at man vil kunne forudse nedsættelser i kommuneskatten med ca. 0,5 pct. i 1997. Socialdemokratiet kan anbefale, at loven kun gælder for 1996.

Til sidst vil jeg nævne, at skattekortene for 1996 jo meget snart skal udsendes, og vi kan derfor anbefale en hurtig behandling af lovforslaget.

Charlotte Antonsen (V):

Jeg kan godt forstå, at ordføreren for Socialdemokratiet, hr. Per Kaalund, gav en meget teknisk redegørelse for dette forslag, for hvis man lidt mere klart skal sige, hvad det handler om, ja, så er det, at regeringen bryder sine egne skatteløfter fra skattereformen, idet man simpelt hen ikke gennemfører den marginalsænkning af indkomstskatten, som man lagde op til i skattereformen.

Derfor kan vi i dag med dette forslag konstatere, at regeringen simpelt hen ikke holder sine