

[Aksel Larsen.]

nu endelig kan få disse afgifter samlet i én lov og få de to hidtidige afgiftsbeløb, 31 øre og 46 øre, talt sammen til 77 øre pr. liter. Det kan vi tiltræde uden derfor at sige, at vi mener, dette er den helt rigtige sats; det er da i hvert fald en fordel, at man tager sig sammen til en sådan teknisk forbedring.

Det må i øvrigt siges ved denne lejlighed, at det er på tide, man går i gang med en overvejelse af, hvorledes man i det hele taget skal revidere motorafgifterne, hvoraf benzinafgifterne er en del. Motorafgifterne er som alle punktskatter hidtil kommet til verden og har udviklet sig efter det, der på et andet område kaldes de tilfældige søms princip, her altså statskassens pengebehov og muligheden for at hente penge til statskassen gennem den ene eller den anden afgift.

Jeg kan ikke undlade samtidig at sige, at staten nok burde interessere sig for de forhold, benzinafgifternes opkrævere arbejder under eller har kunnet skabe sig. Nok udgør afgiften på benzin den største del af benzinprisen, men nogle af benzinselskaberne tjener såvist ikke småpenge på at sælge produkterne. Jeg tvivler ikke om, at monopoltilsynet fører kontrol med, at de danske eller dansk indregistrerede selskabers fortjeneste ikke er for urimelig, men de store selskabers moderselskaber i andre lande skriver jo fakturaerne til deres filialselskaber i Danmark og kan derved hjælpe til, at disse formelt får et beskedent og et beskedent skattepligtigt overskud.

Hvis regeringen ikke skulle kunne finde andre metoder til om muligt at få benzinprisen reguleret nedad, hvad jeg tror er muligt, kan jeg forære den ideen om dannelse af et offentligt statsejet olie- og benzinselskab med egne tankanlæg og gerne også med eget raffinaderi.

Endelig tillader jeg mig den bemærkning, at hvis selskaberne ikke selv kan finde på at holde op med at sætte bly til benzinen og sælge svovlholdig fyringsolie, håber jeg, at de

snart kan blive tvunget til det ved lov. Vi venter på et initiativ fra regeringen.

Sigsgaard: Jeg har kun et par bemærkninger om forslaget til afgiftslov. Ændringerne vedrørende kreditlagersystemet har jeg endnu ikke haft tid til at sætte mig ind i, men dem kan vi jo vende tilbage til ved anden behandling. Jeg går ud fra, at udvalget skal se lidt nøjere på spørgsmålet.

Derimod har jeg et par bemærkninger i anledning af, at det såkaldte punktskatteudvalg med repræsentanter fra alle partier har ladet sig overbevise af embedsmændene og finansministeren om, at værdiafgift på benzin er en dårlig idé. Når finansministeren vil bevare literafgiften, svarende til at man lagde lige stor skat på brød og kaviar, betyder det en beskyttelse af de store selskaber og deres for høje priser. Nu forstod jeg også på den socialdemokratiske ordfører, at socialdemokratiets stilling i hvert fald til en vis grad var foreløbigt betonet; der var bemærkninger om, at det kunne være, der viste sig nye muligheder, og så ville man tage dem op. Jeg håber, at man vil overveje det spørgsmål igen.

Med en værdiafgift ville prisforskellen mellem Esso og BP og de andre udenlandsk dominerede selskaber på den ene side og Uno-X og OK på den anden side ikke være 5-6 øre, eller hvad den er i dag, men snarere 15-20 øre pr. liter, og det ville enten tvinge de store selskaber til at sætte prisen ned, eller måske, som jeg forstår udvalget antyder, tvinge de små selskaber til at sætte prisen op, hvis de ikke vil ædes op af de store. Men hvis det virkelig er tankegangen, at priskonkurrencen må holdes nede — og det er jo det, man gør ved at opretholde literafgiften, for ellers provokerer man bare storselskaberne til helt at afskaffe konkurrencen ved at æde de små — så synes jeg nok, at det er den bedste illustration af storselskabernes almagt eller næsten almagt og folketingets accept af den. Jeg mener, at vi skal have værdiafgift, og