

Det er min klare overbevisning, at der er god forståelse for netop denne regulering, idet der med tiden bliver tale om en afgiftsmæssig reguleringsmekanisme i langt højere grad end en sikkerhedsmekanisme. Det tab, som køber måtte opleve her, bliver jo også i vidt omfang godtgjort netop via L 158, hvor det såkaldte progressionsknæk bliver hævet fra ca. 34.000 kr. til knap 49.000 kr.

En omfattende øvelse i lovforslag nr. L 252 er også de temmelig komplicerede forhold omkring varebilerne. Gældende lov har selvfølgelig søgt at skabe både brugbare og retfærdige løsninger på området, men også her må vi konstatere, at kreativiteten har overhalet intentionerne. Med de kendte vægtgrænser og tilsvarende afgiftssatser har det betydet, at uforholdsmæssigt mange varebiler i den tunge klasse er kommet på gaden. Det ville have været forståeligt, hvis der virkelig var tale om større biler, men i realiteten kan der blot være tale om et mindre teknisk indgreb, som løfter denne mindre og dermed dyrere bil op i en større og dermed billigere klasse.

Sådanne forhold er naturligvis ikke tilfredsstillende, og i de situationer, hvor der reelt er tale om en større bil, er det jo ikke engang givet, at denne større bil svarer til ejernes reelle behov. I sådanne situationer er der tale om skadevirkninger både på miljøet og statens provenu.

En forenkling, altså væk fra differentierede stykafgifter over til en procentafgift, vil tilskynde til køb af den bil, som rent faktisk svarer til behovet. Herved kan opnås de ønskede: Et mere gennemskueligt og retfærdigt system, en forbedring af miljøet, idet der kommer flere mindre biler, samt det rigtige provenu til staten. Alle forhold, som Socialdemokratiet kan tilslutte sig.

Et ganske andet, men selvfølgelig ikke ukendt fænomen, inddrages også i dette lovforslag, nemlig varevogne, som helt eller delvis anvendes til privat personbefordring. Afgiftsmæssigt har det selvfølgelig været en billig løsning for brugerne, men der kan med rette sættes spørgsmålstegn ved det rimelige i en sådan ordning, hvor der helt oplagt udelukkende er tale om privat persontransport. For at bringe dette forhold, nemlig rimeligheden, ind i billedet igen foreslås der så her en tillægsafgift på sådanne biler på 1.000 kr. for de mindste og 5.000 kr. for de største over 2 t. I de situationer, hvor det kan godtgøres, at der er tale om helt eller delvis erhvervsbetinget kørsel, tilbagebetales afgiften naturligvis.

Endelig bør det fremhæves, at der også inden for lovforslaget her ligger en lempelse, nemlig dér, hvor nyindregistrerede varebiler kan overholde de miljønormer, som skal gælde senest år 2000, og der er yderligere fradrag, hvis de allerede nu kan opfylde de normer, som bliver gældende for år 2005.

Sammen med L 252 behandler vi også L 253 om afgift på flybilletter. Her må vi erkende, at vi har fået en kraftig påmindelse fra EU om, at vores afgiftspolitik på området ikke er i overensstemmelse med EU-retten vedrørende det indre marked. Med dette forslag om tillæg på flybilletterne skabes der den manglende balance i forholdet til de allerede kendte afgifter på udenrigsafgangene.

Endelig kan man også anlægge den betragtning, at i mangel af mulighed for at pålægge flytransporterne en speciel brændstofafgift opnår vi også ad denne vej det ønskede, specielt ønsket om ikke ligefrem at tilskynde til øget flytrafik, idet denne trafik helt klart hører til de mest miljøbelastende. Mangelen på denne mulighed skal søges i EU's mineraloliedirektiv, som netop ikke giver mulighed for at pålægge en speciel miljøafgift på netop fly og skibe. En revision er dog på vej, og dermed skulle vi få mulighed for også at kigge nærmere på de nye hurtigfærger, som med deres brændstofforbrug bestemt heller ikke hører til blandt de grønne. Og i den mellemliggende tid burde man nok overveje andre initiativer, som kan medvirke til en skærpet miljøindsats netop på dette område.

Som det tredje er der L 254 om regulering af benzinafgiften i forhold til benzinens indhold af benzen. Det er faktisk nok det mest miljørelaterede. Ja, ikke blot miljørelaterede, men direkte sundhedsrelaterede, idet netop benzen er kendt for sin yderst skadelige virkning på den menneskelige organisme. En afgiftslettelse på benzinprodukter med et lavt benzenindhold er derfor et rigtigt signal at give producenterne, og selv om reduktionen i afgiften ikke nødvendigvis fuldt ud modsvares af udgiften ved at reducere benzenindholdet, er det stadig et incitament, og med den forventede EU-norm på området må man forvente en naturlig interesse fra producenterne side i at komme i gang. Som nævnt kan afgiftslettelse være et incitament til at fremme ønskede produkter og for den sags skyld også fremme ønsket om ændret adfærd.

På brændstofområdet i øvrigt er der ud over benzin tale om både lette dieselprodukter samt gas og naturgas. De har alle de ønskede egen-