

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Hr. Thulesen Dahl kan selvfølgelig have ret i, at den privatisering og liberalisering, som er sket, og som nu sker med Post Danmark, kun er det første skridt frem mod en egentlig privatisering, som vil blive gennemtvunget i forbindelse med EU's planer om en gennemgribende liberalisering af hele kommunikationssektoren.

Derfor kan jeg da godt se, at hr. Thulesen Dahl stadig væk ud fra et liberalistisk synspunkt har lidt af kæmpe for, men liberalistisk er det nu i sin grundtendens.

Så spørger hr. Klaus Hækkerup fra den anden side af salen, hvad Enhedslisten dog kan have imod, at en statslig virksomhed skal give overskud.

Det kan egentlig undre mig, at hr. Klaus Hækkerup kan stille et sådant spørgsmål. Jeg kunne stille det spørgsmål: Hvem i alverden har fundet på, at vi nu skal til at indføre et begreb om, at statslige virksomheder skal til at give overskud? Vi har faktisk det offentlige for at løse nogle opgaver, og det betaler vi skat til, eller også betaler vi nogle takster. Det kalder man så porto i det her tilfælde.

Det har hidtil været sådan også i socialdemokratisk tankegang, sådan som jeg har opfattet det, at det, der var formålet med en sådan offentlig virksomhed, var at yde nogle tjenester, at løse nogle opgaver; ikke at indbringe overskud eller at indføre kapitalistiske principper for driften af et offentligt område.

Så jeg må ærlig talt sige, at det er mig, der stiller mig fuldstændig uforstående over for, at hr. Klaus Hækkerup kan føre et sådant overskudsbegreb ind som målsætning for almindelig offentlig virksomhed. Det vidner om, at der er meget at diskutere, desværre, i Socialdemokratiet med henblik på at nå tilbage til en opfattelse af, hvad der egentlig er formålet med den offentlige aktivitet i et samfund, der gerne skulle være på vej mod socialistisk demokrati.

(Kort bemærkning).

Kristian Thulesen Dahl (FP):

Nogle ville sikkert sige: Hvis bare det var så vel. Men hr. Keld Albrechtsen gør sig skyldig i en fejltagelse, når han siger, at EU på et eller andet tidspunkt vil forlange en egentlig privatisering. Det vil EU overhovedet ikke.

EU siger, at der ikke må forekomme statstilskud, som forvrider konkurrencen, altså at konkurrencen mellem forskellige institutioner eller

virksomheder, der udbyder den samme vare, skal være reel, og at der ikke må ske en favorisering af de statslige virksomheder.

Så på det traktatgrundlag, der foreligger nu, vil EU på intet tidspunkt kræve, at der privatiseres i noget land, men EU vil kræve, at det er synligt, om der gives statstilskud, som forvrider konkurrencen.

Hvor jeg blev rettet for et øjeblik siden, må jeg så desværre rette hr. Keld Albrechtsen nu.

Sonja Albrink (CD):

Jeg skal ikke forlænge debatten mere end med blot at sige, at CD står bag lovforslaget. Vi støtter det og medvirker gerne til en positiv udvalgsbehandling.

Skatteministeren (Carsten Koch):

Jeg skal takke for en positiv modtagelse af lovforslaget, som jo ikke har som sit centrale emne, at Post Danmark skal udskilles som en særlig enhed, men alene de skattemæssige konsekvenser af denne konstruktion.

Jeg ser frem til en hurtig og effektiv behandling.

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. (Op- hold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

35) Første behandling af lovforslag nr. L 96: Forslag til lov om ændring af lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v. (Afgiftsforhøjelse og -differentiering m.v.).

Af skatteministeren (Carsten Koch).

(Fremsat 7/12 94).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Lis Greibe (S):

Lovforslaget drejer sig om tre emner.

For det første omhandler det en forhøjelse af benzinafgiften med ikrafttræden pr. 1. januar 1996. Afgifter på brændstoffer er et middel til at påvirke miljøbelastningen fra trafikken, og forhøjelse af disse afgifter indgik derfor i skattereformen.

Med henblik på grænsehandelen tages der hensyn til den tyske benzinafgift, og her havde man baseret forhøjelsens størrelse på forventet tysk benzinafgiftsforhøjelse på 13 pfennig pr. l. Forhøjelsen blev imidlertid på 16 pfennig, og i overensstemmelse med skattereformens intentioner forhøjes benzinafgiften derfor med et beløb svarende til forskellen. Omregnet svarer det til 14 øre pr. l, men hvis man tager højde for momsforskellen mellem Danmark og Tyskland, bliver den foreslåede forhøjelse på 11 øre.

Anden del af forslaget omhandler en afgifts-differentiering. Inden for EU er det til debat, om servicestationer skal have udstyr, der gør det muligt at opsamle og genindvinde benzindampen ved tankning af bilerne. Men for hurtigst muligt at fremme dette miljøgavnige initiativ indføres danske regler, der gør dette obligatorisk for nye benzinstationer fra 1. april 1995 og for eksisterende stationer fra januar år 2000.

Når alle danske benzinstationer har installeret disse anlæg, forventes det at medføre en opsamling af mere end 3 mio. l benzin om året, benzin, der ellers ville fordampe til atmosfæren, hvor det ville medvirke til den kemiske proces, der skader ozonlaget. Installering af anlæg medfører naturligvis også, at bilisterne slipper for at indsnuse benzindampene, der bl.a. indeholder det kræftfremkaldende stof benzen.

For at forcere denne proces og hurtigst muligt få udbredt indførelsen af disse dampreturanlæg foreslås en afgiftsdifferentiering.

Stationer med anlæg får nedsat afgiften med 1 øre, og stationer uden får afgiften forhøjet med 2 øre pr. l, altså en forskel på 3 øre. Med denne differentiering forventes, at dampreturanlæg vil være foretaget på de største benzinstationer allerede i 1995, hvorved cirka 50 pct. af benzinsalget vil ske mere miljøvenligt.

Den sidste lille krølle på det foreliggende lovforslag er en afgiftsgodtgørelse af hydraulikolier m.m. Grave- og læssemaskiner fremstillet i Danmark skal påfyldes smøreolie, hydraulikolie og lign., og for at ligestille den danske produk-

tion med tilsvarende importerede redskaber foreslås en godtgørelse af afgifter på disse olier, når de fyldes på større modeller af omtalte redskaber. Det drejer sig altså om en mindre afgiftsgodtgørelse til forbedring af de danske virksomheders konkurrenceevne: en udgift på 1 mio. kr.

Det største nye tiltag i dette lovforslag er afgiftsdifferentiering som miljøfremmende faktor.

Socialdemokratiet ser med glæde, at miljøhensyn kan indpasses i lovgivningen, anbefaler i øvrigt det fremsatte lovforslag og ser gerne en hurtig udvalgsbehandling.

Peter Brixtofte (V):

Da mit partis ordfører, fru Charlotte Antonsen, ikke kan være til stede, vil jeg prøve med min sparsomme røst at fremsætte Venstres synspunkter.

Lovforslaget indeholder tre elementer, hvoraf de to måske ikke vækker den store opsigt. Det ene er det med at få dampen retur, og hvorvidt man skal kræve 1 øre mere af noget og 2 øre mindre af noget andet. Det kan vi da godt overveje.

Det andet element drejer sig om, hvorvidt man kan sidestille danskproducerede og udenlandskproducerede grave- og læssemaskiner. Det lyder da også særdeles fornuftigt.

Tilbage er der det, som vi synes er aldeles ufornuftigt, og som vi beklager meget, og det er forslaget om en afgiftsforhøjelse på benzin på yderligere 11 øre som følge af, at den tyske afgift er sat i vejret med yderligere 3 pfennig i forhold til, hvad man i sin tid forventede.

Det indbringer staten ekstra 360 mio. kr., hvoraf de 55 mio. kr. belaster erhvervslivet. Det vil sige, at det er arbejdspladserne i erhvervslivet, som skal betale de 55 mio. kr.

Jeg vil godt sige på Venstres vegne, at efter vores opfattelse har regeringen med dette lovforslag lagt gift ud for de kommende års finanslovforhandlinger. Det er jo klart aftalt, at man ikke kan indføre grønne afgifter i 1995, men når man allerede nu kommer med afgifter, som skal virke fra 1996, må vi sige, at så bliver regeringen altså nødt til at vælge: Ønsker den at arbejde sammen med SF og Enhedslisten om en linje med større afgifter, større skatter, eller ønsker den at fortsætte samarbejdet med Venstre og De Konservative om lavere offentlige udgifter og lavere skatter?

Regeringen kan ikke begge dele. Den kan ikke først lave finanslovforlig for 1995 med Venstre

og De Konservative og bagefter sammen med Enhedslisten og SF gennemføre afgiftsforhøjelser, der rammer erhvervslivet, og tro, at den derefter kan indgå et finanslovforlig for 1996.

Derfor vil jeg klart på Venstres vegne sige, at regeringen altså bliver nødt til at vælge. Jeg beklager dybt, at forslaget er fremsat nu. Det var ikke nødvendigt. Man kunne have ventet med en drøftelse af grønne afgifter, herunder en ekstra forhøjelse af benzinafgiften, til efteråret 1995, hvor man kunne drøfte det i sammenhæng med finansloven for 1996. På dét tidspunkt havde det været rigtigt at fremsætte lovforslaget.

Jeg vil godt sige om de grønne afgifter, at der diskuteres en gang imellem her i landet, som om vi slet ikke har nogen, men vi har jo masser af grønne afgifter. Alene bilisterne betaler 23 mia. kr. i grønne afgifter om året ved registreringsafgift, vægtafgift og benzinafgift. Så alene på det område er der i forvejen 23 mia. kr. i grønne afgifter.

I CO₂-afgiften har vi en grøn afgift, som man burde afskaffe, for den generer dansk erhvervsliv, og derfor vil jeg afslutningsvis sige, at der ikke er brug for flere afgifter og ikke brug for højere afgifter. Der er brug for lavere skatter, og det vil Venstre kæmpe for.

(Kort bemærkning).

Jes Lunde (SF):

Nu er hr. Peter Brixtofte jo kendt for at komme med markante udtalelser om forholdet mellem grønne afgifter og finanslov.

Jeg synes nu alligevel, at talen var en lille smule ulden, og derfor vil jeg gerne prøve at bidrage til lidt større klarhed. Mener hr. Peter Brixtofte virkelig det, han sagde på Venstres vegne? Er det sådan, at hvis dette lovforslag bliver vedtaget, er det udelukket, at Venstre laver et finanslovforlig i 1996? Det må vi kunne få et klart svar på; det var jo det tema, hr. Peter Brixtofte var inde på. Kan vi få et klart svar på, om vedtagelsen af dette lovforslag udelukker finanslovforlig for 1996?

Eller omvendt: Er det sådan, at det, at regeringen har fremsat dette lovforslag, betragtes af Venstre som et brud på finanslovaftalen for 1995? Hvis det er tilfældet, er det så sådan, at hr. Peter Brixtofte i dag på Venstres vegne vil opsig finanslovforliget for 1995? Det kan jo nås endnu. Det er jo først i morgen, vi skal stemme for alle de forringelser, der er en konsekvens af det finanslovforlig.

(Kort bemærkning).

Lis Greibe (S):

Jeg synes, hr. Peter Brixtofte begynder at blande det med grønne afgifter ind i det på et tidspunkt, hvor det egentlig ikke hører hjemme.

Når vi behandler dette lovforslag i dag, er det altså, fordi denne afgiftsdifferentiering skal træde i kraft fra 1. april. At der så samtidig er denne forhøjelse på de 11 øre, ligger jo i skattereformen, men det er stadig noget, der først træder i kraft til 1. januar 1996.

Hr. Peter Brixtofte ved jo lige så vel som jeg, at når man overhovedet gør det, er det af hensyn til grænsehandelen, som ellers har været meget problematisk; det handler jo også om erhvervspolitik.

Så jeg synes egentlig, at hr. Peter Brixtofte skyder lidt over målet.

(Kort bemærkning).

Peter Brixtofte (V):

Jeg må nok skuffe hr. Jes Lunde fra SF, som meget gerne vil ind i varmen allerede med hensyn til finansloven for 1995: Der er ikke tale om noget brud på nogen finanslovaftale.

Der er heller ikke tale om, at vi på forhånd siger, at vi ikke kan lave en finanslovaftale for 1996, men udtrykket, at der er blevet lagt gift for de kommende finanslovforhandlinger, er velvalgt. Dermed siger vi, at hvis man fortsætter med den linje og kommer med andre grønne afgifter, er det klart, at så må man lægge op til et brud på samarbejdet med Venstre og De Konservative. Man kan ikke på den ene side sammen med de røde partier herinde vedtage flere grønne afgifter og højere skatter på erhvervslivet og på den anden side have et finanslovsamarbejde med Venstre og De Konservative. Der bliver man nødt til at vælge, og dette forslag vil klart lægge gift for de kommende forhandlinger.

Gitte Seeberg (KF):

Det Konservative Folkeparti kan ikke tilslutte sig det fremsatte lovforslag om afgiftsforhøjelse og afgiftsdifferentiering. I den forrige regerings skattereform er afgifterne på benzin blevet forhøjet.

Dette lovforslag indeholder tre elementer. Der foreslås differentiering i forbindelse med dampretur, hvor der lægges op til en lettelse på 1 øre for benzin fra tankstationer med dampretursystem og en forøgelse af prisen fra tankstationer uden på 2 øre eller en difference på i alt 3 øre.

Dampretursystemerne skal være installeret på alle tankstationer senest 1. januar år 2000. Alerede nu lægges der op til, at benzinstationerne skal foretage store investeringer. Én ting forekommer sikker: De mindre tankstationer, som skal overleve i konkurrence med de større, vil blive hårdt ramt, hvis de ikke nu og her har økonomisk mulighed for at foretage investeringerne og derfor ikke kan levere benzin til samme konkurrencedygtige priser som de mere økonomisk stærke konkurrenter.

Det skal præciseres, at de miljømæssige fordele, som lovforslaget indebærer, kan Det Konservative Folkeparti tilslutte sig. Erhvervet bør dog have en rimelig tid til at indstille sig på det overordnede mål, nemlig en fuldstændig indførelse af dampreturanlæg inden år 2000.

En vis prisdifferentiering kan derfor være hensigtsmæssig, men jeg kunne godt tænke mig at vide, hvad omkostningerne rent faktisk betyder for den erhvervsdrivende tankstationsejer. Det er derfor beklageligt, at ministeren fremsætter dette lovforslag sammen med den øvrige del af forslaget, da vi netop vil stille os positive over for denne del af det.

Den generelle forhøjelse på 11 øre på benzinen, som går ud over det, som blev vedtaget i skattereformen, kan Det Konservative Folkeparti på ingen måde tilslutte sig. Afgifterne er allerede meget høje, og det, der er lagt op til i forslaget, nemlig en justering i forhold til de tyske afgifter, har ingen betydning.

Det Konservative Folkeparti var som bekendt heller ikke med i skattereformen.

Den foreslåede forhøjelse er en ren og skær grøn afgift. Provenuet er beregnet til godt 360 mio. kr. Der er ikke lagt op til kompenserende skattelettelser på andre områder, og der er derfor tale om en ren og skær skatteskrue. En grøn afgift, der ikke kompenseres for, f.eks. i form af en lettelse af vægtafgiften, kan Det Konservative Folkeparti ikke støtte.

De erhvervmæssige konsekvenser af forhøjelsen, som er anslået til 55 mio. kr., angives i bemærkningerne blot at kunne overvælttes på forbrugernes priser. Det er ikke en politik, som Det Konservative Folkeparti kan tilslutte sig.

Den sidste del af lovforslaget angående godtgørelse af afgift på olie m.v. kan Det Konservative Folkeparti naturligvis tilslutte sig, da det ligestiller indenlandsk produktion med importeret.

Det Konservative Folkeparti må dog som sagt afvise at støtte lovforslaget i dets nuværende

udformning på grund af det, jeg netop har nævnt.

(Kort bemærkning).

Lis Greibe (S):

Fru Gitte Seeberg nævnte, at en vis prisdifferentiering kan være hensigtsmæssig, så jeg vil gerne have lov til at stille fru Gitte Seeberg spørgsmålet: Hvilken prisdifferentiering er så den rigtige? 3 øre er minsandten ikke ret meget, hvis man skal slå på den miljømæssige effekt.

(Kort bemærkning).

Gitte Seeberg (KF):

Jeg er altså ikke umiddelbart i stand til at vurdere, om det skal være 1 øre, 2 øre eller 3 øre, men jeg vil sige, at en prisdifferentiering på 3 øre nok er i det leje, det skal ligge.

Jes Lunde (SF):

Som andre ordførere har været inde på, er der nogle forskellige dele i dette lovforslag. Der er en prisdifferentiering til fordel for benzin udleveret på tankstationer, der suger benzindampene tilbage i tanken, så man mindsker udslippet af benzindampe, og det er jo dybt fornuftigt.

Afsnittet om hydraulikolie har vi heller ingen problemer med, så denne del af lovforslaget kan vi sådan set medvirke til at gennemføre med det samme, og hvis ministeren gerne vil have en hurtig ekspedition af de dele, kan vi eventuelt gøre det ved at opdele lovforslaget, så vi hurtigt kan få den del på plads.

Den anden del af lovforslaget er så forslaget fra regeringen om at forhøje benzinpriserne med 11 øre om et år. Det synes vi ærlig talt ikke er særlig dramatisk, men det kan jeg forstå at Venstre synes. De rasler med sablen om finanslov osv. Hvis hr. Brixtofte havde svaret, at det virkelig var noget, de mente, kunne jeg føle mig fristet til at støtte dette lovforslag, men hr. Brixtofte bakkede jo ud akkurat lige så hurtigt, som jeg fik spurgt. Venstre vil alligevel ikke drage nogen konsekvenser af det.

Derfor må vi i SF tage stilling til det forslag, der foreligger her, og jeg vil sige, at det kan vi ikke uden videre støtte. Vi synes simpelt hen, at det miljømæssige perspektiv i det er meget ringe.

Verden står over for nogle kolossale problemer med drivhuseffekten, med for store udslip af kultveilte, og hvis man skal tage det alvorligt, er man altså nødt til at leve op til de miljøhand-

lingsplaner om at nedbringe CO₂-forureningen, som bl.a. dette Folketing selv har vedtaget. Og vi ved, at det på trafikens og transportens område går præcis den modsatte vej af det, det skal.

Trafikmængderne er steget med 40 pct. op igennem 1980'erne, og vi ved fra Danmarks Miljøundersøgelser, at CO₂-udslippet fra trafikken stiger med 20 pct. i perioden fra 1990 til 2010, altså præcis i de samme år, hvor CO₂-udslippet skulle falde. Det kalder på handling fra Folketingets side også med hensyn til benzinprisudviklingen, og dér synes vi altså at dette forslag fra regeringen er for sølle.

Det, der er regeringens politik på benzinområdet, er tilsyneladende, at Danmark skal blive ved med at være et lavprisland, at benzinprisen her skal ligge et godt stykke under det, benzinen koster i vore nabolande Sverige og Tyskland. Den grænsehandel, vi har i øjeblikket, går ud på, at de andre kører til os for at få billig benzin, og vi synes, det er meningsløst i forhold til de højtidelige erklæringer, som mange partier herinde kommer med, når vi taler om miljø på et mere generelt plan.

Det er nu, man skal vise, at man også mener noget med det i praksis, bl.a. når man diskuterer et forslag som dette her. Så vi vil altså gerne i en snak med regeringen om at få ændret politikken på dette område. Det forslag, der ligger på vores bord, er der ikke nok perspektiv i i sig selv.

Kristian Thulesen Dahl (FP):

Lovforslagets hovedområde drejer sig om afgiftsstigningen på benzin, og det er jo rigtigt, som den socialdemokratiske ordfører tidligere sagde, at lovforslaget følger de intentioner, som blev fastlagt i skattereformen, om, at udviklingen i Danmark skulle følge udviklingen i Tyskland, og eftersom udviklingen i Tyskland har medført en større stigning, end man havde forventet, mener man også, at den danske afgift skal stige med henholdsvis 10 og 13 øre, som man må læse det, når man tager spørgsmålet om dampretursystemet med i billedet.

Jeg skal med det samme sige, at Fremskridtspartiet ikke kan støtte lovforslaget. De 285 mio. kr. i ekstra provenu, som forslaget vil give, betragter vi som en ren ekstra skatteudskrivning, og det bryder vi os ikke om. Det meddelte vi også klart i forbindelse med behandlingen af skattereformen. De intentioner, der lå i skattereformen på dette område, kunne vi ikke tilslutte os, og det var en af grundene til, at vi modsatte os skattereformen.

Når det drejer sig om spørgsmålet om genindvinding af benzindampene, har vi en række spørgsmål, som vi ønsker afklaret, eventuelt under udvalgsarbejdet: dels spørgsmålet om, hvordan udviklingen forløber i sig selv indtil år 2000 – også med hensyn til at indrette bilerne således, at dette problem kan undgås; her arbejdes der jo faktisk på nogle områder, som måske i en vis udstrækning indhenter disse initiativer – dels det, som også en tidligere ordfører var inde på, nemlig omkostningerne for de enkelte benzinstationer i forbindelse med indførelse af dette dampretursystem.

Så vidt jeg er orienteret, har Miljøudvalget tidligere diskuteret dette spørgsmål og fået lavet en oversigt over de forventede omkostninger ved forslagets gennemførelse, og den vil vi gerne have på bordet i Skatteudvalget.

Så vil jeg rent principielt sige, at der jo – som hr. Peter Brixtofte var inde på – allerede er en meget høj beskatning af automobiler og altså af den private persontransport, og eftersom vi ønsker en meget høj grad af mobilitet for private, også når det drejer sig om privatbilisme, kan vi rent principielt ikke støtte et øget omkostningsniveau for privatbilismen.

Vi finder faktisk, at man burde overveje at gå i den modsatte retning; det er jo den politiske holdning, som vi har, og som jeg tror alle er bekendt med.

Elisabeth Arnold (RV):

Den konservative ordfører, fru Gitte Seeberg, sagde for et par minutter siden, at dette var en ren og skær grøn afgift, og så hørte vi lidt senere, at hr. Jes Lunde fra SF syntes, at denne afgift ikke var grøn nok. Så nu kan vi jo se, hvad det ender med alt sammen.

Fra radikal side kan jeg sige, at dette er en videreførelse af skattereformens helt klare intentioner, nemlig om at have mindre skat på arbejde og mere på forurening.

Vi havde endvidere den hensigt, at de danske benzinpriser skulle ligge så tæt op ad de tyske benzinpriser som muligt, så vi mindskede grænsehandelen og fik et maksimalt beskyttelsesniveau i begge lande.

Det er blevet diskuteret tidligere, om de tre øre er nok til at få folk til at tanke fra de tankstationer, hvor der er returampinstallation. Der er jo lavet mange interessante undersøgelser over adfærdsmønstrene hos forbrugerne, og vedrørende grænsehandelen er det i hvert fald pudsigt at bemærke, at der blot skal være en prisfor-

skel på 3 pct. på en vare, før tyskerne bevæger sig over grænsen for at købe noget. Derimod er danskerne noget mere dovent anlagte og kræver en forskel på 6 pct., før de føler sig tiltrukket.

Det kan man måske lade indgå i beregningerne af det fremtidige afgiftsniveau på benzin.

Keld Albrechtsen (EL):

Enhedslisten er tilhænger af, at priserne på benzin sættes i vejret, også i en betydelig hurtigere takt, end regeringen foreslår her. Vi ønsker altså større stigninger end de 11 øre og hurtigere stigninger, end der her er tale om.

Men i denne forbindelse vil jeg da godt sige til hr. Jes Lunde, at Enhedslisten jo ikke er et alt eller intet-parti, og derfor vil vi naturligvis medvirke til så hurtig og så stor en afgiftsforhøjelse, som vi sammen med SF kan være med til at få igennem i et flertal med regeringen.

Jeg kan næsten ikke forestille mig den situation, hvor Enhedslisten ville ende med at stemme imod dette her eller undlade at stemme. For vi mener altså, at det faktisk er et fremskridt, selv om det er overordentlig lille. Det er ikke særlig langt i den rigtige retning, men lidt har også ret, og vi skal i gang med disse grønne afgifter.

Jeg kan forstå, at regeringen ikke er så meget for at reklamere med, at dette her skulle være grønt, men henviser til lidt teknik og nogle reguleringer og forsøger at undskylde sig lidt over for de borgerlige. Men sådan synes jeg slet ikke man skal gribe det an. Jeg synes, man skal sige, at det er nødvendigt at gå denne vej af hensyn til miljøet, og at man gerne vil gå endnu hurtigere frem, og så indrømme, hvad dette her drejer sig om, nemlig at vi ikke kan fortsætte med at presse miljøet så hårdt med bl.a. biltrafikken, som det er tilfældet i dag.

Vi er også tilhængere af de elementer, der har forbindelse med en tilskyndelse til at indfange benzindampe.

Så synes jeg, der er et problem, som jeg godt vil sætte spørgsmålstegn ved: Regeringen har ikke rigtig beskrevet, hvad de 360 mio. kr., som vil komme ind ved dette her, skal gå til. Efter Enhedslistens opfattelse burde pengene selvfølgelig gå til yderligere forbedringer af miljøet eller den kollektive trafik. Pengene kunne bruges til at fremskynde forbedringer for cyklismen og den kollektive trafik, til investeringer i en miljørigtig retning – i stedet for bare at gå til kasse 1, som vi også så det i forbindelse med det foregående forslag om postvæsenet.

Vi vil altså i de forhandlinger, som nu skal til, foreslå, at disse penge øremærkes til grønne formål, for jeg synes, det ville være en fantastisk god ting, hvis man kunne komme ind på, at grønne afgifter i en række tilfælde også kunne bruges til at finansiere grønne omlægninger og grønne formål i samfundet.

Men altså: Selv om det alt i alt ikke kan blive bedre, end det er, vil vi alligevel sluttelig stemme for det; men vi vil meget gerne støtte SF i og være med til sammen med SF at gøre det væsentlig bedre.

Sonja Albrink (SD):

CD var med i forliget om skattereformen. Derfor støtter vi også den ene af pindene i dette forslag, og vi siger også ja til de sidste to. Alt i alt et positivt ja fra CD.

Skatteministeren (Carsten Koch):

Til hr. Jes Lunde og hr. Keld Albrechtsen: Det er jo ikke den eneste afgiftsforhøjelse på benzin, vi har for os i fremtiden. Jeg kan nævne, at pr. 1. januar 1995 stiger benzinafgiften med 35 øre, pr. 1. april med 5 øre, pr. 1. oktober med 5 øre, pr. 1. januar 1996 med 8 øre plus de 11 øre, pr. 1. januar 1997 med 5 øre. De herrer, hvad vil De mere? Det er jo ikke et spørgsmål om 11 øre og så ingenting. Der er jo en på forhånd fastlagt plan, som gør, at afgifterne på benzin stiger ganske betragteligt.

Bekymringen for miljøet deler jeg helt, men jeg synes nok, at der gøres en hel del her.

Så er der spørgsmålet om provenuet.

For det første er en hel del af provenuet – faktisk hele provenuet bortset fra provenuet fra de 11 øre, kunne man sige – jo fastlagt til nedbringelse af en række andre forvridende skatter, herunder indkomstskatterne. Det har vi set i skattereformen. Det er finansierede nedsættelser af skattetrykket på helt almindelige menneskers indkomster.

For det andet foregår der jo under Miljøministeriet og andre steder en række miljøaktiviteter, som er udgiftskrævende, og det er klart, at hvis man bliver nødt til at spare på udgifterne, kan dette jo ikke friholdes. Derfor mener jeg ikke, at det er nødvendigt i den grad at øremærke enhver miljøafgift, som i sig selv har miljøforbedrende virkninger. Hvorfor skal provenuet af den så yderligere bruges til miljøforbedrende virkninger? Det har jeg aldrig rigtig forstået.

Derfor vil jeg sige, at der ikke ligger noget i forslaget om, at man skal bruge provenuet til

miljøforbedrende foranstaltninger. De er i fuld gang i øjeblikket.

Så der er mange gode miljøincitamenter i dette her, og de er forholdsvis kraftige.

Med hensyn til dampreturdifferencen på 3 øre har jeg ikke hørt væsentlig kritik.

Hr. Brixtofte kæder tingene sammen med finanslovforhandlingerne for 1996. Jeg vil stærkt advare imod, at man allerede begynder at diskutere finanslovforhandlingerne for 1996. Vi har overholdt de tilkendegivelser, der har været givet i forhandlingerne om det, man kan kalde grønne afgifter, og vi har respekteret, at man også kalder dette grønne afgifter. Vi havde ellers forstået, at den problemstilling, som vi under finanslovforhandlingerne var inde på i forbindelse med grønne afgifter, specielt gik på erhvervene, og denne forhøjelse af benzinafgiften belaster jo ikke erhvervene nævneværdigt; så jeg synes ikke, den pointe er så god.

Man kan så diskutere, om man skulle vente med diskussionen om indførelsen af forhøjelsen på de 11 øre, som jo først skal finde sted pr. 1. januar 1996. Det synes jeg er et interessant synspunkt.

Meget ofte bliver vi jo i denne forsamling kritiseret for at lave hurtige, jaskede lovtiltag, som befolkningen ikke rigtig når at indstille sig på. Her kommer vi nu og præsenterer et lovforslag et år før, loven skal træde i kraft. Alle kan nå at indrette sig, man kan nå at købe en ny, energibesparende bil, eller hvad man nu vil. Skal vi nu også bebrejdes, at vi er for tidligt ude med lovforslag?

Grunden til, at tingene er kædet sammen, er, at regeringen ønsker at få en hurtig reaktion i retning af at få installeret de dampreturanlæg, som er omtalt i lovforslaget. Dette kan fremmes naturligt ved at indføre en afgiftsdifference på 3 øre. Undersøgelser har vist, at der reageres på denne difference. Og kan man få det fremskynnet, er meget vundet.

Man kan lige så godt – da planen i øvrigt ligger fiks og færdig – ved samme lejlighed introducere den sidste del af det, nemlig de ekstra 11 øre, som først skal træde i kraft den 1. januar 1996, således at forbrugerne og andre kan indrette sig på det i god tid. Det synes jeg er en positiv, god ting ved det her.

Jeg ser frem til en konstruktiv udvalgsbehandling af lovforslaget.

(Kort bemærkning).

Jes Lunde (SF):

Hvis man vil tage de miljøhandlingsplaner alvorligt, som det her Folketing vedtager, hvis det ikke bare er festskrifter, hvis det virkelig er noget, man mener noget med – at man skal gøre noget for miljøet – så er man selvfølgelig nødt til at have en benzinpris, der er så høj, som den kan være, uden at grænsehandelen eksploderer. Det betyder, at Danmark med hensyn til benzinpriser skal op og ligge i overkanten af det niveau, der er i Sverige, og det niveau, vi kender fra Tyskland.

Lad det være mit svar til ministeren på spørgsmålet om, hvad det er, vi vil: Jamen det er det, vi vill! Vi er nødt til at sætte benzinpriserne derop, hvor det kan bære grænsehandelsmæssigt, i stedet for som nu at ligge langt under niveauet i landene omkring os; det er simpelt hen miljømæssigt uholdbart.

Kommer vi derhen, hvor vi begynder at forhøje benzinpriserne så meget, som det er nødvendigt på den her måde, så kommer vi også ind i at diskutere justeringer af vægtafgiften for at redde nogle landdistrikter, vi kommer ind i at diskutere anvendelsen af det provenu, der så kommer i kassen. Og dér siger ministeren, at nu må vi ikke lave en sammenkobling, således at provenuet af grønne afgifter nødvendigvis også skal bruges til noget grønt i den anden ende. Principielt er jeg sådan set enig med ministeren. Der behøver ikke at være sådan en sammenkobling. Det kan godt være fornuftigt at opkræve en grøn afgift, selv om man ikke anvender den grøn.

Men det er da klart, at når regeringen har et ønske om at komme igennem med det her lovforslag og ikke har noget flertal her i salen for det – så vidt jeg kan regne – så kommer regeringen til at forhandle anvendelsen af det her provenu, for så vil vi selvfølgelig have en diskussion med regeringen af, om vi kan bruge nogle af de her penge til at gøre den kollektive trafik billigere og til at skabe noget grøn beskæftigelse. De emner bliver jo relevante, fordi regeringen efter vores mening gør for lidt i finansloven på de her områder. Så må vi jo bruge den her mulighed for at få nogle fremskridt på det område, så vi kan få et forstærket miljømæssigt perspektiv.

Det er de diskussioner, regeringen kommer til at have med SF om den her sag, før det her lovforslag kommer videre.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Ministeren siger, at der nu kommer en stigning på 11 øre, og spørger, hvad vi så vil mere. Det var det spørgsmål, som hr. Jes Lunde også besvarede. Jeg er enig med hr. Jes Lunde i, at niveaueet skal op til, hvad der kan lade sig gøre uden at fremkalde katastrofalt store grænsehåndelsproblemer. Vi kan så naturligvis drøfte, hvor meget vi kan få regeringen til at sætte det op og hvor hurtigt.

Det andet spørgsmål, ministeren rejste, var: Når man nu sætter afgiften op og dermed også er med til at styrke miljøen, hvorfor søren vil vi så bruge pengene til yderligere at styrke miljøet? Jeg synes, at svaret på det spørgsmål er aldeles indlysende, for der er så stort behov for at styrke miljøet, at svaret giver sig selv.

Desuden er der det element i den her sag, at ved at bruge pengene til at forbedre den kollektive trafik, eventuelt nedsætte priserne i den kollektive trafik, samtidig med at vi får en stigning i benzinprisen, kan vi jo – samtidig med at vi gavner miljøet – give mennesker en mulighed for på en rimelig måde at kunne bruge den kollektive trafik som et godt alternativ til at køre i bil og på denne måde være med til at styrke en miljørigtig udvikling i trafikmønstreret.

Det vil altså sige, at der er en lang stribe gode grunde til, at vi, når vi ser på den specielle sammenhæng mellem indtægter fra en afgift og brugen af pengene, øremærker dem til den kollektive trafik.

Vi vil i hvert fald foreslå regeringen, at det bliver det element, som skal ind, når vi skal finde et flertal for det her.

(Kort bemærkning).

Kristian Thulesen Dahl (FP):

Når jeg tager ordet, er det, fordi skatteministeren for et øjeblik siden sagde, at det provenu, som nu kommer ved en yderligere stigning i benzinafgiften, skulle ses i sammenhæng med skattereformen, som jo medfører nedsættelse af indkomstskatten.

Der er jo ikke nogen, der er i tvivl om, at det her er et ekstra provenu, man får ind, i forhold til det, man forventede i skattereformen. Det fremgår også klart af den skriftlige fremsættelse, at den tyske stigning i benzinafgiften har været større, end man havde forventet, da man vedtog skattereformen, og det medfører den her yderligere afgiftsforøgelse i Danmark.

Mit simple spørgsmål til skatteministeren er

jo så selvfølgelig: Når nu det her medfører en yderligere afgiftsstigning i forhold til det, man vedtog i skattereformen, hvor skatteministeren siger, at intentionen jo var at kompensere afgiftsforhøjelser ved en nedsættelse af indkomstbeskatningen, medfører det så ikke en automatisk yderligere nedsættelse af personbeskatningen, indkomstbeskatningen? Det skulle jo være den logiske konsekvens af det ræsonnement, som skatteministeren fremførte her for et øjeblik siden.

Omvendt kunne man selvfølgelig spekulere lidt over: Hvad nu hvis tyskerne så begynder at nedsætte afgiften? Hvad vil det mon så medføre her i Danmark i forbindelse med indkomstbeskatningen, hvis der er den her automatiske refleks i ordningerne, som skatteministeren giver udtryk for?

Skatteministeren (Carsten Koch):

Jeg vil da godt medgive hr. Kristian Thulesen Dahl, at man selvfølgelig kan sige, at de ekstra 11 øre ikke i sig selv har givet anledning til et forslag om, at andre skatter bliver sat ned. Men vi kan ikke lave det sådan, at hver gang vi hæver afgiften med et eller andet mindre beløb, skal man finde en eller anden form for nedsættelse af indkomstskatten f.eks.; det ville blive absurd.

Men jeg kan sige, at jeg ved adskillige lejligheder har givet udtryk for, at jeg lægger meget vægt på, at man får sat indkomstskatten ned – skatten på almindelige menneskers arbejde – og det skal finansieres ved grønne afgifter. Og jeg kan sige, at det vil jeg da stadig væk arbejde for. Og det er klart, at jo flere penge man får ind på grønne afgifter, desto større er mulighederne for, at man kan få sat skatten på indkomst ned. Så det har jeg ingen problemer med. Jeg kan bare ikke sige, at det nødvendigvis skal være øre for øre og inden for samme år, men det er klart min målsætning at få sat indkomstskatten ned; nedsættelsen skal bare finansieres.

Til hr. Keld Albrechtsen og hr. Jes Lunde, som insisterede på, at et eventuelt provenu skal øremærkes til miljøtiltag af den ene eller anden karakter. Hvorfor gå så meget op i, om det øremærkes? Hvorfor ikke anlægge den rimeligere betragtning, at vi bruger mange penge på miljøtiltag i dag? Vi har mange udgifter til miljøtiltag, og hvis det virkelig var, så kunne man jo bare vælge at sige: Nu skal vi bruge det provenu, vi får for de 11 øre mere, på miljøtiltag; jamen, så kan vi jo bare spare dem på de andre udgifter, vi

har til miljøforanstaltninger. Det er jo meget store milliardbeløb, vi bruger, så de her 11 øre kan man jo sagtens – hvad skal man sige – få samme gevinst for ved at sige: Så sparer vi bare på de andre.

Regeringen er meget optaget af miljøproblestillingen. Regeringen fører en meget bevidst miljøpolitik og afsætter de nødvendige midler til at dæmme op for miljødelæggelse, og jeg mener ikke, man skal binde sig til, at man hver gang, der sker en lille afgiftsforhøjelse, skal øremærke den til miljøforbedringer. Det bliver meget vanskeligt at administrere et sådant cigarkassesystem.

Jeg kunne selvfølgelig så spørge, ligesom hr. Kristian Thulesen Dahl spurgte mig: Hvis det nu er sådan, at Tyskland sætter afgiften ned, skal vi så sløffe nogle af de her miljøforanstaltninger? Hvad er egentlig fidusen i at lave et sådant cigarkassesystem?

Jeg synes, at der skal tages beslutning om miljøudgifter ud fra, hvad der er behov for. Så sætter vi afgifterne op og får suppleret miljøforanstaltninger med indtægterne fra afgifterne, men at de skal finansiere miljøtiltag, giver et u hensigtsmæssigt cigarkassesystem, som ingen kan være tjent med.

(Kort bemærkning).

Jes Lunde (SF):

Vi har i SF sådan set ikke behov for nogen som helst cigarkasser, og problemet med, at ministeren tror, at han skal sætte afgifterne ned, hvis tyskerne sætter deres ned, mener jeg overhovedet ikke er aktuelt, for de danske benzinpriser ligger jo et godt stykke under de tyske, så der er ikke noget at diskutere dér.

Når ministeren siger, at vi gør en masse på miljøområdet i øjeblikket, vil jeg sige: Javel, men vi gør altså ikke nok for at få løst problemerne.

I de forhandlinger, vi lige har haft om finansloven, har SF fremlagt et katalog på omkring 20 ideer til yderligere ting, vi gerne ville have sat skub i: hurtigere oprydning på kemikalielossepladser, omstilling til økologisk landbrug, udbygning af vedvarende energi – et langt katalog over ting. Vi fik dem ikke gennemført. Regeringen var ikke parat til det. Regeringen sagde til os: Det har vi ikke penge til.

Her har vi så en ny indtægt, og så er det da oplagt for SF at lave en sammenkædning og sige: Hov, her er der en diskussion fra finanslovsforhandlingerne, som vi genoptager i forbindelse med det her lovforslag. Det er ikke, fordi jeg

vil binde mig til, at det i al fremtid, hver gang vi laver en grøn afgift, præcis på øre skal gå op med forskellige miljøtiltag rundt omkring. Det er ikke det, jeg taler for.

Jeg siger bare, at de politiske vilkår er sådan i Folketinget, at SF lige har fået afvist en hel del miljøideer i finanslovsforhandlingerne. Nu er der en mulighed for at tage revanche og for at få løst nogle af de problemer, der er udestående. Sådan er det.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Jeg tror ikke, der er nogen som helst aktuel risiko for, at Tyskland vil nedsætte sine benzinafgifter – måske tværtimod. Tyskland har jo store udgifter bl.a. i forbindelse med genforeningen, som skal finansieres, og dér har de jo altså valgt bl.a. at bruge benzinafgiften. Det har de jo nok valgt, fordi der i Tyskland er en stigende erkendelse af, at trafikmængden på bl.a. motorvejene er alt for stor, og at der er alvorlige forureningsproblemer. At det så samtidig kan hænge sammen med finansieringen af genforeningen, er jo heldigt nok for Tyskland.

I Danmark er der en anden sammenhæng. Her kunne vi bruge midlerne, som vi kan få ind ved en sådan afgift, til at styrke den kollektive trafik. Når vi gerne vil pege på den sammenhæng, er det netop, fordi man ville kunne sige, at efterhånden som benzinafgifterne stiger og vi så forhåbentlig opnår det, som er formålet, nemlig at nogle mennesker vælger andre former for transportmidler, mere miljøvenlige former for transportmidler, er det selvfølgelig vores forpligtelse at gå ind og være med til at sikre, at disse transportmidler bliver økonomisk favorable at bruge. Det vil sige, at vi går ind og støtter den kollektive trafik, sådan at den bliver et reelt alternativ, som man kan vælge, hvis man ikke ønsker at køre i bil.

Det er derfor, der er en nøje indre sammenhæng i at sammenkæde afgiftsforhøjelsen og en præcis anvendelse af udgifterne på lige netop det her område. Der er en indre grøn sammenhæng i det, som jeg håber at ministeren, når han får tænkt hele denne tankekæde til ende, vil være med til at diskutere med os andre.

(Kort bemærkning).

Lis Greibe (S):

Det er jo ganske pudsigt, hvordan repræsentanter for de to partier, som hr. Jes Lunde og hr. Keld Albrechtsen repræsenterer, reagerer, når

man siger ordet »miljø« til dem. Så kommer straks omkvædet: Vi gør ikke nok! Jamen vi gør virkelig meget. Her står vi med et reelt forslag om at forhøje priserne med 11 øre, og det er jo bl.a. netop, fordi man siger, at ad den vej er vi med til at påvirke miljøbelastningen af trafikken.

Vi kommer med et forslag, der netop går i den rigtige retning. Det er næsten, som når man her ved juletid står foran et legetøjsvindue: Jeg vil også have den, nej, jeg vil også have den, jeg vil også have den.

Jeg synes nok, at man skulle gøre sig klart, at forslaget med de 3 øres differentiering jo netop er noget, der går i den rigtige retning.

(Kort bemærkning).

Keld Albrechtsen (EL):

Nu får debatten jo en principiel karakter, som også kan være ganske spændende. Jeg håber ikke, det er Socialdemokratiets påstand generelt, at vi gør tilstrækkeligt i øjeblikket på miljøområdet. Det håber jeg søreme ikke, for så er der ikke sammenhæng i Socialdemokratiets politik.

Regeringen har meget klart – og det støtter jeg varmt – i FN, i EU, i alle mulige internationale sammenhænge peget på, at med hensyn til de klimaforandringer, der er undervejs, med hensyn til hullet i ozonlaget, med hensyn til den generelle overopvarmning af atmosfæren osv., er vi allerede langt bagefter. Det er den melding, den danske regering giver internationalt, og som jeg synes er en rigtig og flot melding, som Danmark kan være stolt af, men som vi vel at mærke kun kan være stolte af, hvis vi selv agter i vores eget land at følge disse høje principper, som vi med rette fører frem internationalt.

Jeg har spurgt i andre sammenhænge – i Folketingets Europaudvalg f.eks. – om man nu også er sikre på, at vi her i Danmark er i stand til at efterleve de krav, som vi fuldt berettiget stiller internationalt, for klimaforandringerne er i gang i et tempo, som vi for 5 år siden desværre ikke var i stand til at overskue hvor alvorligt faktisk udvikler sig. Her taler vi netop om et område, hvor der er tale om et massivt energiforbrug, en sektor, som massivt påvirker netop sådanne ting som klimaforandringer.

Så skal man ikke fra Socialdemokratiets side komme her og fortælle os, at man gør nok på miljøområdet. Den går simpelt hen ikke. Man kunne måske sige, at det er vanskeligt at finde et folketingsflertal for at gå videre og sådanne ting – det ved jeg ikke, men man kan ikke komme og

sige, at man gør nok; det er ganske enkelt ikke rigtigt.

(Kort bemærkning).

Lis Greibe (S):

Jeg har ikke sagt, at vi fra Socialdemokratiets side sagde, at vi gør tilstrækkeligt. Det var ikke det, der var mit budskab, og jeg håber, jeg har udtrykt mig så tydeligt, at også hr. Keld Albrechtsen har kunnet forstå det. Men det er måske viljen, der mangler.

Med hensyn til at være på forkant vil jeg gerne sige, at det tiltag, der ligger i det lovforslag, vi behandler i dag, med de 3 øre, dér er vi jo lige præcis på forkant. Vi går forud for de andre lande. Vi siger, at vi allerede fra den 1. april vil have indført det med inddampningen af benzín.

Jeg synes, at vi gør alt, hvad vi kan, og jeg kan i hvert fald fortælle hr. Keld Albrechtsen, at vi har en miljøminister, der sætter alle kræfter ind på, at Danmark skal have en meget aktiv miljøpolitik.

Så jeg synes, det er lidt billigt at påstå, at Socialdemokratiet ikke arbejder for miljøet.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Anden næstformand (Henning Grove):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Skatteudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Op- hold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

36) Første behandling af lovforslag nr. L 97: Forslag til lov om ændring af lov om forsikring mod følger af arbejdsskade og lov om erstatningsansvar. (Ændring af reguleringsbestemmelser m.v.).

Af socialministeren (Karen Jespersen).

(Fremsat 7/12 94).

Lovforslaget sattes til forhandling.