

[Ministeren for skatter og afgifter]

der pr. ti liter simpelt hen sket et prisfald på 10–15 pct. på trods af afgifterne. Vi har altså fra regeringens side skønnet, hvor vi ville ende, og det er klart, at man ikke kan ramme matematisk præcist ved hver eneste energiform.

Man har også her diskuteret priserne på superbenzin, blyfri benzin, autodiesel og autogas. Ved en sammenligning for deres vedkommende mellem priserne i marts 1985 og priserne efter afgiftspakkens gennemførelse vil der, hvis vi ser på det rent talmæssige, således som regeringen har regnet det ud, ske en mindre prisforhøjelse, og det har været genstand for stærk kritik fra hr. Hans Hækkerups side. Også her vil jeg gerne henvise til, hvad hr. Hans Hækkerup sagde om det selv samme problem den 6. december 1985. Da sagde han: regeringens forslag om forhøjelse af energiafgifterne mere end modsvarer faldet i forbrugerpriserne, således at nettoreultatet for de fleste forbrugere bliver en stigning i energipriserne, selv i forhold til det tidspunkt, hvor dollaren var højest. Derefter stillede hr. Hans Hækkerup nogle spørgsmål, som han selv betragtede som filosofiske, til ministeren for skatter og afgifter.

Det var filosofi, det, hr. Hans Hækkerup sagde i december, for hvad skete der, efter at energien fik nogle større afgifter? Der skete et markant, ja ligefrem dramatisk prisfald på benzinen og de øvrige energiformer. Hr. Hans Hækkerup tog fejl i december, og regeringen tog også fejl i december, for vi havde ikke i decemberpakken taget højde for, at vi var på et glidende marked. Det har vi gjort ved denne pakke, og vi har jo set, at både dollaren og olieprisen allerede i de to sidste dage har bevæget sig nedad. Derfor tror jeg, at hr. Hans Hækkerup ligesom i december igen tager fejl, når han siger, at benzinprisen efter pakkens vedtagelse bliver højere, end den var i marts 1985.

Der er en anden ting, som jeg synes fortjener at blive fremhævet i den forbindelse. Vi laver et nyt system med den blyfri benzin. Ikke bare er der stadig væk en forskel i afgifterne – den er ikke så stor i kroner og øre som tidligere – men vi har også netop, fordi vi har kunnet indsnævre denne afgiftsdifference, tilladt en blylet benzin, og den vil naturligvis være billigere end den blyholdige benzin. Sagkyndige mener, at over 60 pct. af benzinsalget vil komme til at ligge på den

blylette benzin, som antagelig bliver 10–15 øre billigere end den blyholdige benzin, der i dag er den eneste udvej for biler, der ikke er specielt indrettet til blyfri benzin. Dette skal også sammenholdes med de miljømæssige fordele, der er forbundet med, at der kommer en blylet benzin på markedet, som kan bruges af flere hundrede tusinde bilister.

Det andet kritikpunkt, som socialdemokratiet og hr. Hans Hækkerup koncentrerede sig om, var selve reguleringsmekanismen. Jeg skal ikke fortsætte med at citere hr. Hans Hækkerup, der jo netop i december efterlyste en reguleringsmekanisme. Nu er reguleringsmekanismen kommet. Hr. Bernhard Baunsgaard har på en meget klar og tydelig måde og i for sig meget præcist forklaret indholdet i og hensigten med denne reguleringsmekanisme, og jeg har intet at tilføje hertil. Jeg kan klart tilslutte mig hr. Bernhard Baunsgaards bemærkninger.

Hr. Lenger nævnte et problem, som jeg synes er meget vigtigt, nemlig grænsehandelsproblemet, og han fremhævede, at jeg til skatte- og afgiftsudvalget havde svaret, at der med denne afgiftspakke ikke sker nogen ændringer i selve grænsehandelsproblematikken. Dette er imidlertid ikke ensbetydende med, at jeg ikke betragter grænsehandelsproblemet som et meget vigtigt problem. Svaret er afgivet, netop fordi jeg finder, at de problemer, som vi allerede i dag har i grænsehandelen, er vanskelige nok og giver en stor forvridding af markedet i vores sydlige landsdel, og begrebet sydlige landsdel forplanter sig jo stadig længere mod nord. Når man skal lave en landsdækkende økonomisk politik, kan det næppe undgås, at der vil være enkelte egne, der i kraft af deres geografiske beliggenhed i nærheden af en grænse får nogle særlige problemer.

Jeg er meget villig til at forsøge at løse nogle af de problemer og skal i hvert fald nok også i fremtiden koncentrere mig om spørgsmålet om, hvorvidt man vil være i stand til på en eller anden måde at lette grænsehandelsproblematikken, uden at det medfører skadevirkninger for den generelle økonomiske politik.

Hr. Lenger nævnte også spørgsmålet om charterrejser og betragtede det ligefrem som et socialt problem. Jeg ved nu ikke, om det ligefrem er et socialt problem, for også her har vi forhøjet afgiften for simpelt hen at