

[Skatteministeren]

ningsudgift i de områder, hvor fjernvarmen er kulfyret, og hvor man har kraftvarmeforsyning. Derfor kan man sige, at det forslag, regeringen har fremsat om at forhøje afgiften på kul, ud over at der er en miljødimension i det, også tjener til en vis udjævning af den forskel, der i forvejen er på dette område.

Dette er til dels også et svar til fru Elisabeth Arnold, der spurgte, om der ikke er en rimelig balance mellem individuel forsyning og kollektiv forsyning i henseende til de stigninger, vi her oplever. Og svaret er: Jo, som det fremgår af tallene her, så er der en sådan rimelig balance.

Hr. Stavad berørte også dette problem. Nu er det ikke god tone i forhold til Folketingets forretningsorden at omtale medlemmernes private forhold, men da hr. Stavad tog udgangspunkt i et privat regneeksempel i henseende til at belyse virkningerne af regeringens forslag, så går jeg vel ikke forretningsordenen for nær ved at tage udgangspunkt i det samme regnestykke. Jeg kan da i hvert fald regne ud, at med det kørselsomfang, som hr. Stavad oplyste Folketinget om at han har på årsbasis, så vil der – også selv om vi går ud fra, at det er en ældre bil, der kører på normalbenzin, altså blyholdig benzin – være tale om en besparelse i størrelsesordenen 400–500 kr. på årsbasis. Og hvis hr. Stavad oven i købet kører i en bil, der betjener sig af blyfri benzin, er der i hvert fald tale om et gunstigt regnestykke for så vidt angår besparelsen.

Det var såmænd heller ikke det, hr. Stavad var så ked af, men snarere det, at ifølge hr. Stavad blev denne gevinst helt slugt af en højere udgift til opvarmning. Og det må jeg forstå på den måde, at hr. Stavad er forsynet med varme fra et fjernvarmeværk i Brovst, som er kulfyret. Ellers kan regnestykket i hvert fald ikke hænge sammen. Og se, så er vi netop fremme ved miljødimensionen, for det rejser jo det gode spørgsmål, om hr. Stavad ikke skulle udøve lokal påvirkning i retning af, at fjernvarmeværket i Brovst burde gå over til et renere brændsel. Derved ville hr. Stavad kunne indkassere den fulde gevinst ved den omlægning, der her finder sted. Og det er just miljødimensionen i det: at påvirke til at gå over til renere brændsler for at score gevinsten på denne afgiftsomlægning, vi finder her.

Hr. Stavad holdt en lang tale, men det stod mig ikke helt klart, hvad konklusionen på den var. Hr. Stavad var nærmest ikke tilhænger af

regeringens forslag, men hr. Stavad brugte formuleringen, at »det vil ikke være socialdemokratiske stemmer, der bringer dette forslag igennem.« Hvis jeg må have lov at tolke det sådan, at socialdemokratiske stemmer ikke vil forhindre, at det kommer igennem, så kan vi vel leve med det.

Hr. Jens Thoft og hr. Riishøj beskæftigede sig en hel del med netop miljødimensionen i den pakke, der er indeholdt i regeringens lovforslag. Jeg må gøre opmærksom på, at det i forvejen er sådan, at der er en ganske betydelig prisforskel eller i hvert fald afgiftsforskel mellem den blyfrie og den blyholdige benzin. I dag er det sådan, at afgiften på blyholdig benzin er 3,70 kr. pr. liter og på blyfri benzin 3,33 kr. pr. liter. Det vil altså sige, at der i dag er en afgiftsforskel på 37 øre pr. liter – en ganske betydelig afgiftsforskel, som efter sagkyndiges udsagn skulle være et godt incitament til at gå over til blyfri benzin. Nu øger vi denne afgiftsforskel med 5 øre, sådan at afgiftsforskellen mellem blyholdig og blyfri benzin fremover bliver 42 øre. Mit udgangspunkt er, at der her er tale om en markant difference, som indebærer et ganske kraftigt incitament til at gå over til blyfri benzin, og at der derfor i virkeligheden er tale om en miljørigtig afgiftspakke.

Hr. Riishøj tog også spørgsmålet om forholdet mellem kollektiv trafik og individuel transport op og lagde op til, at SF også gerne ville diskutere relationerne mellem kollektiv trafik og privatbilisme. Jeg vil gerne sige på den givne foranledning, at jeg med den allerstørste interesse har lyttet til, hvad SF har haft at sige under denne debat. Jeg tror også, jeg må sige, at det forslag, vi her taler om, trods alt er en så begrænset justering af visse energiafgifter, at det ikke i sig selv berettiger til, at vi nu skal tage meget store spørgsmål om omlægninger af miljøpolitikken og energipolitikken op. Jeg tror ikke, dette forslag vil være et velegnet udgangspunkt for fundamentale omlægninger på disse områder; jeg vil nok advare om, at det må være regeringens forhåndsindstilling.

Så kom hr. Dohrmann med en interessant tanke, nemlig at Fremskridtspartiet vil arbejde for at dele forslaget i to dele. Jeg ved ikke, om hr. Dohrmann er blevet inspireret af debatten, hvoraf jo er fremgået, at SF har størst sympati for den ene del af pakken, nemlig den, som handler om kul og el, mens Fremskridtspartiet