

[Aage Frandsen]

Benzinselskaberne har meddelt, at de ikke er sikre på, at priserne vil falde lige så meget, som afgifterne falder. Det kan de ikke garantere for. Så vi har allerede fået signal om, at vi må regne med, at avancerne også vil stige igen. Derfor må man sige, at når det drejer sig om de hårde hvidevarer, er det en myte, at det er afgifterne, der gør varerne dyre, og i stedet for er det avancerne, og når det drejer sig om benzin, må man frygte, at nu vil avancerne stige også på det område.

Det tredje, som er karakteristisk for denne pakke, er uansvarlighed. Og det er den regering, som taler så tit om ansvarlighed. Specielt den radikale del af regeringen har jo i hvert fald, inden den kom i regering, talt meget om økonomisk ansvarlighed. Det er uansvarligt økonomisk. Det er uansvarligt økologisk. Ud fra nogle miljømæssige og nogle energipolitiske betragtninger er det klart uansvarligt, og jeg venter med spænding på at få at vide, hvordan regeringen vurderer den side af det. Ved andre lejligheder taler man meget smukt om de betragtninger, som ligger i Brundtlandrapporten, men når det drejer sig om enkeltdele, så gør man det stik modsatte.

Jeg venter også spændt på, hvad De Radikale vil sige om den del af det. Det kan da ikke være radikal politik, at benzinpriserne skal falde, samtidig med at man forringer den kollektive trafik. Eller er det De Radikales politik? Det har det da vist ikke altid været.

Når vi ser på de enkelte forslag, kan jeg sige, at forslaget om at afskaffe sukkerafgiften afviser vi på det bestemteste ud fra den betragtning, at det sundhedsmæssigt ikke er nogen god idé at fjerne denne afgift.

Når det drejer sig om afgiften på disse forskellige forbrugsgoder, som nævnes, er der nogle småting, som vi vil betragte som rene kopskatter, som det er fornuftigt at få fjernet. Det gælder f.eks. afgiften på en æske tændstikker, afgiften på lightere og afgiften på noget så fornøjeligt som spillekort. Der synes vi det er fornuftigt at fjerne afgiften. Men når det drejer sig om de andre afgifter, frygter vi simpelt hen, at hvis man fjerner dem, vil avancerne bare stige, sådan at det ikke har den tilsigtede virkning. Desuden mener vi også, at det økonomisk betragtet er problematisk at fjerne disse afgifter.

Når det drejer sig om vægtafgiften, som foreslås forhøjet som konsekvens af, at benzinafgif-

ten foreslås sænket, har vi selv foreslået, at den skal forhøjes. Det, der er problemet ved denne forskydning fra benzinafgift til vægtafgift, er, at det jo er nogle bestemte bilister, det går ud over, nemlig de bilister, der har en bil og kører forholdsvis lidt. Det er dem, det går ud over. Det er en bestemt kategori, det er fortrinsvis dem med lavindkomster, det er typisk pensionister, og derfor er der en social skævhed i den omfordeling.

Når det endelig drejer sig om benzinafgifterne, vil vi klart afvise forslaget ikke blot ud fra økonomiske betragtninger, men først og fremmest selvfølgelig ud fra nogle miljømæssige betragtninger.

Vi vil også afvise det ud fra trafikpolitiske betragtninger. Man kan måske ligefrem se det her som et middel til at fremme muligheden for, at Storebæltsbroen senere hen kan blive mere rentabel – det kan jo være, at det kan hjælpe i den her retning, det går jo ikke for godt i forvejen – men vi vil afvise det, fordi det, samtidig med at regeringen rammer den kollektive trafik, simpelt hen efterhånden vil betyde en ødelæggelse af den kollektive trafik.

Der har man igen denne dobbelthed. På den ene side taler man utrolig smukt om den kollektive trafik, vi vedtager her i Folketinget dagsordener om den kollektive trafik og DSB, og samtidig gennemfører man ting, som betyder, at den kollektive trafik bliver ramt.

I den forbindelse er det jo sådan, at hvis man sammenholder prisudviklingen inden for den kollektive trafik og prisudviklingen inden for benzinpriser, så er det helt ulige forhold i dag i forhold til det, det har været tidligere. Hvis stigningen i benzinpriserne skulle have svaret til stigningen i priserne på den kollektive trafik, skulle benzinprisen i dag over en 10-årig periode have udviklet sig til omkring 10 kr. pr. liter, og nu sætter man den altså ned. Det vil simpelt hen gøre, at den kollektive trafik – og i denne forbindelse DSB – bliver meget ringe stillet konkurrencemæssigt. Man kan godt tale smukt om den kollektive trafik, men handlingerne betyder, at man klart må sige, at den kollektive trafik ikke kan klare sig. Og det er ikke, fordi den kollektive trafik ikke er god nok, men det er simpelt hen, fordi man gør den relativt dyrere, og man gør den private bilisme forholdsvis billigere.