

[Skatteministeren]

komstskatten frem til 1998, kan pengene ikke bruges en gang til på andre afgifts- og skattnedsættelser. En fremrykning af de vedtagne benzinafgiftsforhøjelser vil således enten medføre en finanspolitisk stramning eller et provenuproblem i de kommende år, og også derfor afviser regeringen ændringer i det allerede vedtagne. Hertil kommer, at regeringen finder, at man i det store og hele kan nå de samme miljømål ved den gradvise forhøjelse som ved en stor engangsforhøjelse, og derfor ser regeringen heller intet behov for at belaste befolkningen med flere afgifter her og nu. Ved den gradvise og forud fastlagte stigning i benzinafgifterne får befolkningen de bedste betingelser for at tilpasse sig.

I det omfang, transportsektoren skal bidrage yderligere, er skattemæssige instrumenter velguede; men det er ikke de eneste, som det også fremgik af miljøministerens tale. Afgifter på brændstof regnes normalt for det mest effektive middel til at opfylde f.eks. CO₂-målsætningen, men i praksis er der dog grænser for, hvor store afgifter Danmark kan have. De danske benzinpriser må ikke overstige de tyske, hvis vi ikke igen skal opleve en opblomstring i grænsehandelen. Grænsehandelen er ikke alene miljømæssigt uheldig, men den er også skadelig for samfundsøkonomien, hvis danskerne kom til at betale afgift til Tyskland. Højere benzinafgifter end de tyske vil altså være et meget uheldigt instrument i miljøpolitikken.

Benzinafgiften er ikke den eneste skat, der regulerer transporterhvervet. Vi har også vægtafgift, registreringsafgift og afgift af ansvarsforsikringer, og disse afgifter understøtter også miljøpolitikken. Registreringsafgiften, der i gennemsnit udgør ca. 100.000 kr. pr. personbil, er i praksis proportional med bilernes miljøbelastning. Store biler med kraftige motorer er normalt også dyre biler og omvendt, og registreringsafgiften tilskynder således til anskaffelse af mindre, mere brændstoføkonomiske biler og begrænser dermed bilbestandens påvirkninger, og vægtafgiften har de samme positive miljøvirkninger.

Regeringen er åben over for at diskutere, om vi gennem omlægninger kan indrette disse afgifter, så de bliver endnu mere miljørigtige. Regeringen sætter meget ind på at nå de opstillede miljømål, men lægger også afgørende vægt på, at anvendelsen af de forskellige in-

strumenter nøje afvejes i forhold til omkostningerne ved instrumenterne. Regeringen vil skabe det bedste miljø for de laveste omkostninger, og det er bl.a. på den baggrund og i forhold til den afvejning, at regeringen afviser at ændre den planlagte og allerede vedtagne gradvise forhøjelse af benzinafgifterne.

Forhandling**Jes Lunde (SF):**

Jeg vil gerne starte med at takke for besvarelsen.

Miljøministeren kom med en masse argumenter for, at det var nødvendigt at forhøje benzinpriserne.

Skatteministeren sagde, at det at forhøje benzinpriserne var det mest præcise middel til at opnå et bedre miljø, så jeg takker for støtten til det forslag, SF her er kommet med, om, at vi skal tage hårdere fat på dette område.

Til gengæld var det så meget mærkværdigt at høre, hvordan skatteministeren kunne konkludere, at der ikke skulle ske noget alligevel, fordi de benzinpriser, som regeringen har varslet skal stige i 1998, gør deres miljøvirkning allerede nu, måtte man forstå. Så hvis nogen af jer kører i bil i eftermiddag, så vær venlig at tænke på, hvad benzinprisen er i 1998, før I tanker og bestemmer, hvor langt I vil køre.

Det passer jo ingen steder. Alle kan høre, det er vrøvl.

Formanden:

Hr. Jes Lunde, hvis det var hensigten at sige »I« og »jer« til medlemmerne, så vil jeg godt advare mod at fortsætte på den måde.

Jes Lunde (SF):

Undskyld, det må man ikke. Der er en forretningsorden, der skal overholdes her.

Hvis nogen overvejer at køre i bil i eftermiddag, så skal de, inden de beslutter sig for, hvor langt de vil køre, kun tænke på benzinprisen i 1998, mener skatteministeren. Jeg tror, det er benzinprisniveauet i dag, der bestemmer, hvordan folk disponerer i dag.

Jeg synes også, at det virkede, som om den dårlige samvittighed på dette område lyste ud af miljøministeren, mens han talte. Han er godt klar over, at det er nødvendigt at gøre mere for miljøet, end regeringen åbenbart vil i øjeblikket.