

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 pudsig at bemærke, at der blot skal være en prisfor-