

skel på 3 pct. på en vare, før tyskerne bevæger sig over grænsen for at købe noget. Derimod er danskerne noget mere dovent anlagte og kræver en forskel på 6 pct., før de føler sig tiltrukket.

Det kan man måske lade indgå i beregningerne af det fremtidige afgiftsniveau på benzin.

Keld Albrechtsen (EL):

Enhedslisten er tilhænger af, at priserne på benzin sættes i vejret, også i en betydelig hurtigere takt, end regeringen foreslår her. Vi ønsker altså større stigninger end de 11 øre og hurtigere stigninger, end der her er tale om.

Men i denne forbindelse vil jeg da godt sige til hr. Jes Lunde, at Enhedslisten jo ikke er et alt eller intet-parti, og derfor vil vi naturligvis medvirke til så hurtig og så stor en afgiftsførhøjelse, som vi sammen med SF kan være med til at få igennem i et flertal med regeringen.

Jeg kan næsten ikke forestille mig den situation, hvor Enhedslisten ville ende med at stemme imod dette her eller undlade at stemme. For vi mener altså, at det faktisk er et fremskridt, selv om det er overordentlig lille. Det er ikke særlig langt i den rigtige retning, men lidt har også ret, og vi skal i gang med disse grønne afgifter.

Jeg kan forstå, at regeringen ikke er så meget for at reklamere med, at dette her skulle være grønt, men henviser til lidt teknik og nogle reguleringer og forsøger at undskylde sig lidt over for de borgerlige. Men sådan synes jeg slet ikke man skal gribe det an. Jeg synes, man skal sige, at det er nødvendigt at gå denne vej af hensyn til miljøet, og at man gerne vil gå endnu hurtigere frem, og så indrømme, hvad dette her drejer sig om, nemlig at vi ikke kan fortsætte med at presse miljøet så hårdt med bl.a. biltrafikken, som det er tilfældet i dag.

Vi er også tilhængere af de elementer, der har forbindelse med en tilskyndelse til at indfange benzindampe.

Så synes jeg, der er et problem, som jeg godt vil sætte spørgsmålstegn ved: Regeringen har ikke rigtig beskrevet, hvad de 360 mio. kr., som vil komme ind ved dette her, skal gå til. Efter Enhedslistens opfattelse burde pengene selvfølgelig gå til yderligere forbedringer af miljøet eller den kollektive trafik. Pengene kunne bruges til at fremskynde forbedringer for cyklismen og den kollektive trafik, til investeringer i en miljørigtig retning - i stedet for bare at gå til kasse 1, som vi også så det i forbindelse med det foregående forslag om postvæsenet.

Vi vil altså i de forhandlinger, som nu skal til, foreslå, at disse penge øremærkes til grønne formål, for jeg synes, det ville være en fantastisk god ting, hvis man kunne komme ind på, at grønne afgifter i en række tilfælde også kunne bruges til at finansiere grønne omlægninger og grønne formål i samfundet.

Men altså: Selv om det alt i alt ikke kan blive bedre, end det er, vil vi alligevel sluttelig stemme for det; men vi vil meget gerne støtte SF i og være med til sammen med SF at gøre det væsentlig bedre.

Sonja Albrink (SD):

CD var med i forliget om skattereformen. Derfor støtter vi også den ene af pindene i dette forslag, og vi siger også ja til de sidste to. Alt i alt et positivt ja fra CD.

Skatteministeren (Carsten Koch):

Til hr. Jes Lunde og hr. Keld Albrechtsen: Det er jo ikke den eneste afgiftsførhøjelse på benzin, vi har for os i fremtiden. Jeg kan nævne, at pr. 1. januar 1995 stiger benzinafgiften med 35 øre, pr. 1. april med 5 øre, pr. 1. oktober med 5 øre, pr. 1. januar 1996 med 8 øre plus de 11 øre, pr. 1. januar 1997 med 5 øre. De herrer, hvad vil De mere? Det er jo ikke et spørgsmål om 11 øre og så ingenting. Der er jo en på forhånd fastlagt plan, som gør, at afgifterne på benzin stiger ganske betragteligt.

Bekymringen for miljøet deler jeg helt, men jeg synes nok, at der gøres en hel del her.

Så er der spørgsmålet om provenuet.

For det første er en hel del af provenuet - faktisk hele provenuet bortset fra provenuet fra de 11 øre, kunne man sige - jo fastlagt til nedbringelse af en række andre forvridende skatter, herunder indkomstskatterne. Det har vi set i skattereformen. Det er finansierede nedsættelser af skattetrykket på helt almindelige menneskers indkomster.

For det andet foregår der jo under Miljøministeriet og andre steder en række miljøaktiviteter, som er udgiftskrævende, og det er klart, at hvis man bliver nødt til at spare på udgifterne, kan dette jo ikke friholdes. Derfor mener jeg ikke, at det er nødvendigt i den grad at øremærke enhver miljøafgift, som i sig selv har miljøforbedrende virkninger. Hvorfor skal provenuet af den så yderligere bruges til miljøforbedrende virkninger? Det har jeg aldrig rigtig forstået.

Derfor vil jeg sige, at der ikke ligger noget i forslaget om, at man skal bruge provenuet til