

man laver målrettet tilbageføring. Det er der ikke megen tvivl om.

Det, det drejer sig om her, er en anden situation, nemlig om SF's holdning betyder, at der ikke bliver taget et eneste skridt i retning af en benzinafgift, for den kan jo ikke gennemføres med regeringens og Enhedslistens stemmer alene.

Jeg er også enig i, at den benzinafgift, der tales om – altså 11 øre som den er nu – forslår ingenting i forhold til en adfærdsregulering. Vi vil også gerne være med til at lave den højere, men vores konkrete bud skal være, at under alle omstændigheder skal man begynde at drøfte en målrettet tilbageføring til den kollektive trafik.

Det er ved at være i strid med sandheden, når fru Margrete Auken siger, at vi bare vil have en skat. Tværtimod er problemet med den generelle afgift, benzinafgiften er i øjeblikket, at den bare går ind som en generel skat og ikke har nogen adfærdsregulerende funktion. Det, vi gerne vil have, er, at den skal målrettet tilbageføres til udvikling af kollektiv trafik og andre forhold, som kan være med til at reducere CO₂-belastningen ved godstransport og andre ting. Det er det, det hele går på.

Jeg vil spørge: Er det overhovedet ikke muligt at formå SF til at rykke sig i retning af, at der kan indføres en benzinafgift i kraft af en folketingsbeslutning?

Skatteministeren (Carsten Koch):

Det, der kalder mig herop, er også fru Margrete Aukens tilkendegivelser om, hvad man agter at være med til, og hvad man ikke vil være med til i forbindelse med forslaget om, at benzinafgiften skal stige med 10 øre.

Det får mig til at tænke på, at da jeg gav min datter et lille stykke is forleden dag, sagde hun: Så lidt kan man da ikke spise! Jeg forstår simpelt hen ikke argumentet. Vi bliver skældt ud for at være snøbler og ligge langt bagud i forhold til de andre lande med hensyn til benzinafgifternes højde, og så foreslår vi 10-11 øre, og så bliver vi skældt ud.

Hvad er det for en strategi, man tænker sig? Vi kommer her og foreslår 10-11 øre, men det er ikke nok; og alternativet er, at vi må konstatere, at der ikke er et flertal for de 10-11 øre, og så kommer vi længere ned. Er det konstruktiv politik? Jeg spørger bare.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Nu har jeg ikke prøvet at samarbejde med skatteministeren før. Jeg har hidtil troet, at han var mere intelligent, men jeg vil sige, at sammenligningen med isen holder ikke nogen steder, for det er jo ikke det, vi taler om her. Vi taler om, hvilken effekt vi skal opnå.

Hvis regeringen er enig i – men det er jeg altså ikke sikker på – at en afgift skal have indflydelse på, om folk tager bilen eller ej til alt muligt, betyder de 11 øre ingenting, og så kommer vi ikke op i nærheden af de andre lande. Jo, vi kommer lige op over Østrig, men vi kommer ikke engang op til Portugal, og så er det slut. Vi hopper lige en tand op i rækken med de 11 øre. Det er alt, hvad der sker, og det er der altså ingen grund til at gå ud og prale af bagefter.

Som jeg har sagt til hr. Bent Hindrup Andersen, har vi ikke gjort noget som helst, og vi risikerer oven i købet, at Centrum-Demokraterne derefter låser det hele fast ved at sige: Vi har fået den afgiftsforhøjelse, og husk, at det er for hele 1996. Så hr. Bent Hindrup Andersen skal ikke slippe godt fra at sige – det er næsten som at høre hr. Svend Erik Hovmand – at SF overhovedet ikke vil være med til en afgiftsforhøjelse på benzin. Jo, vi vil! Men det skal være en, der betyder noget, og ikke kun en, der går i skatteministerens kasse. Den skulle også gerne gå ind i trafikministerens CO₂-regnskab, så det lignede noget fornuftigt. Så derfor: Nej.

(Kort bemærkning).

Elisabeth Arnold (RV):

Jeg synes, at sammenligningen med Portugal og Grækenland og andre eksotiske lande i Europa er fuldstændig hen i vejret. Det er jo ikke et spørgsmål om, hvorvidt man skal vælge at køre i bil i Danmark eller i Portugal. Vi bor i Danmark, og derfor er det det danske prisniveau, der er afgørende for de danske bilister.

Nu har fru Margrete Auken sagt, at 11 øre slet ikke er nok til en adfærdsregulering, og derfor vil jeg gerne spørge fru Margrete Auken: Hvad er nok? Hvad er nok til en adfærdsregulering? Lad os få et klart svar fra SF.

(Kort bemærkning).

Bent Hindrup Andersen (EL):

Jeg kan forstå på fru Margrete Auken, at i det øjeblik midlerne ikke går i skatteministerens kasse, men omgående går videre over i trafikministerens kasse og bliver brugt til nogle for-