

nuftige formål, kunne man godt snakke om det. Sådan forstod jeg indlægget.

Og så vil jeg spørge skatteministeren: Er det ikke muligt, og kunne man ikke forestille sig, at man begyndte at bryde et hul, så benzinafgifterne netop blev brugt som støtte til udviklingen af den kollektive trafik? Så kunne det godt være, der kunne komme nogle bukser ud af det skind, vi diskuterer i øjeblikket.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg har jo forskellige ting at holde mig til, når vi skal sige: Hvad er nok?

Miljøministeren sagde for et års tid siden 20 kr. pr. l. Hvis vi sammenligner med, hvad den kollektive transport er kommet til at koste, er svaret 16 kr. pr. l. På konsensuskonferencen blev det diskuteret, hvor stor den skal være for for alvor at batte noget på den adfærdsregulerende effekt, mens man ikke var specielt interesseret i det andet, og forslaget var: 1,25 kr. om året op til 12 kr. og i øvrigt i takt med prisstigningerne. Det vil også være vores bud, men det er da klart, at vi godt vil forhandle.

Lad os tage fru Elisabeth Arnolds bemærkning op og se på landene omkring os og sige: Vi skal i hvert fald op på deres niveau. Norge ligger på 7,20 kr., Finland på 6,37 kr., Tyskland på 6,19 kr. og Sverige på 6,99 kr. Og vi kunne f.eks. sige: O.k. 7-8 kr., lad os prøve at starte her.

Men 11 øre kan altså ikke bruges til noget som helst andet end en skatteoverførsel. Det har ingen adfærdsregulerende effekt, og vi snakker faktisk om, hvordan vi kan få begrænset bilismen, ikke om, hvordan vi får flyttet nogle penge over til noget andet. Jeg vil da gerne være med til at bruge så mange penge som muligt til den kollektive trafik; det er bl.a. det, der ligger i vores betalingsringsforslag. Men jeg går altså ikke med til, og det gør SF forhåbentlig heller ikke – så bliver det i hvert fald uden mig – at sige, at vi har gjort noget for afgifterne og benzinpriserne ved at stemme for 11 øre i hele 1996. Det er ikke engang inklusive den stigning, som vi ved de tyske benzinpriser får. Vi kommer til at ligge endnu længere tilbage i forhold til de tyske priser, og det er for sølle.

Formanden:

Først er det skatteministeren og derefter hr. Bent Hindrup Andersen, fru Elisabeth Arnold og hr. Jens Kirk, og så må vi videre i ordførerrækken.

Skatteministeren (Carsten Koch):

Jeg må konstatere, at vi stadig ikke har fået svar fra fru Margrete Auken på det udmærkede spørgsmål, fru Elisabeth Arnold stillede, nemlig hvor meget skal der til, før det postuleres at være adfærdsregulerende. Det har vi ikke hørt noget om endnu, bortset fra at vi har hørt, at 11 øre ikke er nok.

Må jeg gøre opmærksom på, at vi taler ikke kun om 11 øres forhøjelse af benzinafgiften. Som følge af skattereformen vil vi gradvis år for år – endda ved flere lejligheder gennem de enkelte år – optrappe benzinafgiften til en samlet stigning inklusive moms på 116 øre fra skattereformens indfasningsår 1994 frem til 1998, og så kommer der som følge af en uventet afgiftsforhøjelse i Tyskland endda yderligere mulighed for at lægge 10 øre eksklusivt moms ovenpå. Hvorfor skulle vi ikke udnytte lejligheden og lægge de 10 øre oven på den i øvrigt fornuftige optrapning? Jeg fatter ikke, at man vil stille sig op og på den ene side sige, at vi ligger meget, meget lavt, men på den anden side ikke vil være med til at give den alt, hvad den kan trække, oven i den i øvrigt fornuftige stigning, der er tale om. Jeg forstår simpelt hen ikke strategien. Jeg fatter den ikke.

Må jeg have lov til at sige til hr. Bent Hindrup Andersen, at jeg forstår heller ikke denne sære sammenkædning med adfærdsregulerende afgifter. Der er ingen, der skal komme og sige, at afgiftsforhøjelser ikke er adfærdsregulerende; selvfølgelig er de det. Undersøgelser viser, at når priserne stiger, skifter man over til andre ting. Sådan er det, uanset om vi taler om 10 øre, 5 øre eller 30 øre. Det er kun et spørgsmål om, hvilken hast man gør det med.

Jeg forstår ikke sammenkædningen mellem på den ene side en fornuftig forøgelse af prisen på den ressource, som benzin er, og på den anden side den miljøødelæggelse, der er tale om. Hvorfor skal det sammenkædes med, at man nødvendigvis skal bruge provenuet til andre miljøforanstaltninger? De to ting er vidt forskellige. På den ene side betaler man forøgede afgifter for at ændre adfærden, og så kan man træffe andre beslutninger, som egentlig er uafhængige heraf, men som også kan bidrage til at forbedre miljøet. Hvorfor skal de to ting kædes sammen?

Hvis vi nu tænkte os, at vi ikke kunne få hævet benzinafgiften, men gerne ville gøre noget for den kollektive trafik – skulle vi så lade være, når afgiften ikke kan forhøjes? Når man