

Beløbet er for lille, er SF's budskab, uden at man melder klart ud, hvor stort det så skulle være, for at man ville stemme for.

I stedet for realistisk at acceptere, at man til tider må bevæge sig fremad i mindre skridt, i stedet for at indse, at det dog er fremad, så sætter SF sig stædigt ned og vil overhovedet ikke ud af stedet, og dette, samtidig med at de pointerer, at det her ellers går i den rigtige retning.

Grænsehandelen er følsom, det er små marginer, der styrer den, og jeg vil gerne hilse fra Sønderjylland – jeg kan egentlig godt sige hele Sydjylland – og udtrykke tilfredshed med det hensyn, der tages til denne hårfine balance, når der tales om forhøjelse af benzinafgiften.

Derfor – vil jeg sige til SF – er det ikke gennemtænkt, når man omtaler de 11 øre som et sølle forslag og i stedet slynger om sig med bud på op til en slutpris på 12 kr. pr. l, som jeg hørte fru Margrete Auken gøre i den trafikpolitiske debat i forgårs.

Benzinprisen steg med 44 øre ved årsskiftet, den stiger med 6 øre pr. 1. april og igen med 6 øre pr. 1. oktober, og den samlede stigning i 1994 og 1995 bliver på i alt 1,03 kr. Det er en ganske pæn procentvis prisstigning, hvilket også burde være registreret af SF.

Ved første behandling af lovforslaget udtalte hr. Jes Lunde, jf. Folketingets forhandlinger 1994-95 s. 1686, 2. sp., at man selvfølgelig er »nødt til at have en benzinpris, der er så høj, som den kan være, uden at grænsehandelen eksploderer«. Og senere i samme spalte: »Vi er nødt til at sætte benzinpriserne derop, hvor det kan bære grænsehandelsmæssigt«.

Dengang lod det til, at SF's ordfører var helt klar over, at grænsehandel var en vigtig faktor at tage med. Hvad er der sket siden, der har fået SF til at skifte mening, så de ikke længere vil lægge niveauet under hensyn til grænsehandelen, men annoncerer langt større og urealistiske forhøjelser?

Vi har bebudet de i skattereformen fastsatte forhøjelser. Vi vil stå fast ved dette og ikke pludselig ændre kursen på grund af en efterregulering. Jeg er sikker på, at det vil vække opmærksomhed, hvis SF ikke ønsker at fremme en mulig prisstigning på benzinen; men det er jo SF's problem.

De andre dele af lovforslaget skal ikke bremses af benzinprisfastsættelsen, og Socialdemokratiet kan derfor støtte opdeling af loven.

(Kort bemærkning).

Jes Lunde (SF):

Jo, men jeg kan da sige til Socialdemokratiet, at vi selvfølgelig har sat os ind i lovforslaget. Vi kan også godt registrere, at der er en mikroskopisk udvikling i det med de 11 øre.

Men ærlig talt: Det, der er problemet, er, at regeringens politik betyder, at Danmark bliver ved med at være et lavprisland på benzinområdet, og det synes vi altså ikke, der er nogen som helst grund til. Tyskland og Sverige ligger betragteligt over os med benzinprisen, og det er fuldkommen meningsløst, at Danmark laver dumping på det her område og kører lavprispolitik på et tidspunkt, hvor trafikken slet ikke kan bidrage til den nedbringelse af forureningen, som også trafiksektoren må bidrage til. Det er såmænd bare det, vi siger, og det er det, vi ønsker at markere med den måde, vi håndterer den her sag på.

Men der er ikke nogen ændring for os i forhold til førstebehandlingen. Da sagde vi også, at principielt mener vi selvfølgelig, at vi skal have benzinpriserne op, og det mener vi stadig væk; men et forslag kan godt være så sølle, at vi benytter lejligheden til at markere, at vi er uenige i den filosofi, regeringen har på det her område med hensyn til at gøre Danmark til lavprisland. Den er vi simpelt hen uenige i. Det er miljømæssigt fuldstændig vanvittigt.

Hvis vi alligevel skal ekspedere denne sag, skal det være, fordi der ligger et andet perspektiv i den, og det kunne så være en styrkelse af den kollektive trafik. Det er den udstrakte hånd, vi giver til regeringen på dette område. Men på benzinpriserne skal der meget mere til end de 11 øre, før det batter.

(Kort bemærkning).

Frank Aaen (EL):

Jeg vil sige, at Enhedslisten fra starten af sagde, at vi støttede selv en lille afgiftsforhøjelse, men vi har også hele tiden sagt, at vi meget gerne så, den blev større end det, der er foreslået.

Vi har også sagt, at vi ønsker, at det provenu eller i hvert fald en del af provenuet, der kommer ind, bruges til at forbedre den kollektive trafik, til at få mere gods over på bane, til at få mere gods over i coastere og den slags ting, som efter vores opfattelse har en langt større virkning for at nedbringe CO₂-udledningen, end det har at lægge 10-20 øre på benzinen.

Jeg vil gerne tilføje til den debat, der er, at vi, samtidig med at vi diskuterer en så beskeden