

Vi foreslår en reklameafgift, hvilket vi mener er meget mere fornuftigt. Det giver færre tilbudsaviser derhjemme – og det vil alle være glade for – det giver færre reklamer for legetøj i tv, og det giver i det hele taget mindre forførelse af forbrugerne. Derudover er det mere en erhvervsskat end en forbrugsafgift, og derfor vil vi meget hellere i den retning. Det har også den store fordel, at det er den mest populære afgift; hvis man spørger vælgerne, er der ikke noget, de hellere vil have end en højere reklameafgift. Så selv om det er teknisk besværligt – det problem mener vi at vi har metoder til at løse – synes vi, man bør gå i den retning i stedet for det foreliggende om afgifter på el og varme.

Hvad angår benzinen, er vi mere positive. Men også her er der jo problemer, for de, der er tvunget til at bruge bilen, kommer jo bare til at betale mere, og det er naturligvis specielt et problem for dem, der bor i landdistrikterne. Og der er ikke nogen miljøfordel i det, for når folk stadig væk er nødt til at køre i bil, selv om benzinen bliver dyrere, giver det jo ikke i sig selv en miljøfordel.

Derfor kunne vi nok være positive over for denne del af forslaget. Men vi vil foreslå en kombination med tilskud til den kollektive trafik, så den kan blive bedre og billigere, og således give mulighed for et alternativ, når folk skal transportere sig, herunder udvidede forsøg med teletaxaer og andet i landdistrikterne, så der altså også i de tyndbefolkede områder kan blive nogle alternative transportmuligheder for de mennesker, der ikke har bil, og for dem, der gerne vil spare på benzinen.

Og som det også er sagt tidligere i dag fra vores side, er vi enige i, at diesel også bør omfattes af en afgift. Vi kan godt se problemet med grænsehandelen ved grænsen mellem Danmark og Tyskland, men så må man på en anden måde gøre det dyrere at køre i dieslbiler.

I den forbindelse er vi også enige i, at energifgifter også bør omfatte erhvervslivet. Vi er meget skeptiske over for den generelle fritagelse, henholdsvis de generelt meget lave energifgifter for virksomhederne, for det gør også, at de ikke har sparet så meget på energien, som de burde.

Hvis regeringen skulle fastholde, at det eneste, der er fremkommeligt for den, er en øget afgift på el og varme, vil vi altså – hvis vi overhovedet kommer i nærheden af en samlet pakke på det her område – forsøge at sikre, at denne afgift bliver indregnet i det samlede billede,

så at skattedelen og de øvrige dele og de her grønne afgifter samlet set giver et plus for de laveste indtægter og et minus for de højeste indtægter.

Hvad angår L 106 om at afkorte kredittiden for automobilhandlere, vil jeg sige, at det jo er et forslag, som vi ved flere lejligheder selv har fremført og gjort os til talsmænd for, så det vil vi have meget svært ved at stemme imod, og det støtter vi altså.

Kim Behnke (FP):

Så kender vi igen en socialdemokratisk regering, ikke på farven eller på udseendet, men på antallet af afgiftsforhøjelser, som den fremlægger i Folketinget.

Det eneste gode, der er ved L 107, er, at hvis danskerne er i tvivl om, hvor meget de betaler i afgifter, og hvad afgiftsstørrelserne er, er det et overordentlig pædagogisk værktøj til uddeling, i og med at der er alle afgifterne opgjort ikke kun ved dagstemperatur, men også ved 15 grader Celsius. Så der kan feinschmeckerne sidde og ærgre sig over, hvor meget vi danskere betaler i afgifter på alverdens brændstoffer.

Fremskridtspartiets udgangspunkt er, at vi sådan set godt kan være med til at forøge nogle af ressourceafgifterne. Men det merprovenu, staten opnår, skal bruges ubeskåret til at nedsætte personskatter, og det er jo ikke det, regeringen gør. Regeringen har derimod brug for provenuet til at dække huller i statskassen, som burde dækkes ved, at man gør, som Nationalbanken anbefalede i går, nemlig ved at holde igen på de offentlige udgifter.

Men bortset fra det er det jo tydeligt, at de embedsmænd, der har skrevet bemærkningerne til forslaget, har haft svært ved at holde tungen lige i munden, for forslaget bliver jo i starten af bemærkningerne serveret som et miljøforslag. Det fremgår jo direkte med hensyn til f.eks. benzinafgiften, for der står i anden spalte på side 11:

»Da benzinafgiften nok er den afgift på transportsektoren, der har den mest direkte og største effekt på miljøbelastning og trafik i forhold til provenuet, ønskes afgiften forhøjet.«

Der har vi miljøintentionen, og den er jo til at tage og føle på. Men når embedsmændene så i første spalte på side 18 når frem til at skulle lave provenuberegningerne, må de jo erkende, at den bundne opgave, de har fået fra finansministeren, er at skaffe det samme antal kroner i statskassen eller helst lidt flere, og derfor frem-