

regulering af afgiften siden midten af 1980'erne, at siden dengang er de almindelige priser steget med ca. 35 pct., og at der er sket et reelt fald i afgiften på olie og gas på 25 pct. Og bare siden 1993 er prisen faldet med 9 pct., og det er ikke alene det reelle fald, men prisen som sådan. Og derfor er forslaget på det her område kun en delvis opfyldning af det reelle prisfald, der er sket for olie og gas.

Det er også derfor, vi allerede har det med pr. 1. juli 1998, men også fordi det ikke var med i skattereformen fra 1993. Derfor er der heller ingen aftalemæssige bindinger på det område; det er der på de øvrige områder.

Og når vi ser på benzinområdet, er der også dér sket et fald på det seneste. Men derudover er det jo altså også et område, hvor vi har en klar forventning om, at der kommer prisstigninger i Tyskland. Og når vi skal se på grænsehandelsdelen, er det jo en ganske vigtig forudsætning at have med, som det også fremgår af bemærkningerne.

Så kan jeg ikke lade være med at sige til hr. Kim Behnke, at han må have standset for tidligt med at læse bemærkningerne, for hvis han ser på tabellen over provenuberegningerne for benzinafgiften, vil han kunne se, at det står fuldstændig klart i bemærkningerne på side 19, hvad provenuet er ved uændret forbrug, og hvor meget vi forventer at forbruget falder som følge af afgiftsstigningen. Det er også angivet i bemærkningerne, hvilken model man normalt kan forvente er prisfølsom i forhold til benzinen. Og på samme måde er der på alle de andre områder en beskrivelse af, hvordan det virker miljømæssigt. Så det er dér taget højde for i afgiftsprovenuet.

Så jeg vil sige, at en meget stor del af hr. Kim Behnkes tale havde været unødvendig, hvis vi havde haft lidt bedre tid. Og jeg tager et stort ansvar for, at hr. Kim Behnke har fået et meget stort antal forslag, som han har skullet sætte sig ind i på meget kort tid, og derfor kan jeg sagtens forstå, at det kan ske. Mert jeg siger bare, at den del af hr. Kim Behnkes tale er altså demotiveret, for hvis man læser bemærkningerne, kan man se, at det var ikke korrekt.

Om henstandsordningen eller kredittiden for bilforhandlere, eller hvad man nu vil kalde det, må jeg sige, at hvis vi ikke nu kan fjerne den særlige henstandsordning, der er for bilforhandlerne, kan vi vel aldrig gøre det.

Og hvis man ser på, hvad der igennem en lang årrække er gjort på at begrænse kreditti-

derne for stort set alle brancher, har jeg svært ved at se, at man sagligt kan begrunde, at vi skal opretholde den ordning for en branche, der har haft gode vilkår i så mange år.

Dertil kommer, at jeg faktisk mener, at forslaget har en ganske gunstig virkning. F.eks. siger min egen bilforhandler hjemme i det jyske, at man stort set ikke kan sælge en bil, der er over 4 år gammel, fordi renteniveauet er så lavt, som det er. Og det hænger selvfølgelig også sammen med, at når man kan få staten til at finansiere, at den brugte bil står i udstillingslokalet i 3½ måned, uden at det koster noget som helst, og man ofte har overskud på det, er det selvfølgelig en yderligere drivkraft for salget af nye biler.

Må jeg sige til hr. Kim Behnke om affaldsforbrænding, at den forklaring, hr. Kim Behnke er nået frem til, faktisk ikke er den rigtige. Den rigtige forklaring er, at hvis man gør det for billigt i forhold til det afgiftsløft, der sker på brændselsområderne i øvrigt, bliver det for gunstigt at brænde affaldet i forhold til at genbruge det.

Den del, der ville kunne genbruges, bliver det altså ikke rentabelt nok at anvende, og derfor har forslaget det helt præcise miljømæssige og ressourcemæssige sigte, at vi ikke gennem afgifterne på brændsel skal fjerne incitamentet til at foretage sortering og genanvendelse dér, hvor det er klogt og fornuftigt.

Det er det, der er den egentlige og reelle baggrund for at indføre en sådan afgift på affaldsforbrænding, og det har jeg tillid til at også hr. Kim Behnke må kunne indse fornuften i, når han har fået kigget lidt nøjere på den, og det bliver dér jo lejlighed til.

Hr. Flemming Kofod-Svendsen nævnedes en grøn ejerafgift, også for den bestående bilpark. Og dér fik vi jo lavet en ny lov sidste år, og hvis hr. Kofod-Svendsen også havde været med herinde i det sidste års tid, og havde oplevet det, vi kalder gulpladesagen med alle de problemer, der var dér – den vender vi tilbage til en førstebehandling af endnu en gang, for tredje gang, i næste uge – og med de begrænsninger, der er i Centralregisteret med hensyn til at kunne identificere de forskellige bilmærker og foretage den form for udvælgelse og differentiering, som hr. Kofod-Svendsen var inde på, og som jeg er overbevist om, at der ville være brug for, hvis man se på det bestående bilpark, så ville han forstå, at jeg i hvert fald med det edb-system og den registrering, vi har i dag, vil