

undersøge mulighederne for at indrette de samlede bilafgifter mere miljøvenligt, men en omlægning skal samtidig være fornuftig. Vi vil ikke bare med hovedet under armen og – med hr. Klaus Hækkerups ord fra den tidligere debat – uden det nødvendige og grundige forarbejde, der alene kan laves, når man sidder i regeringen, gennemføre stramninger af bilafgifterne. Jeg kan garantere forslagsstillerne for én ting, nemlig at den omlægning, som regeringen vil foreslå, ikke vil være i strid med skattestoppet.

Så er jeg så også fremme ved, hvorfor regeringen ikke kan støtte det her beslutningsforslag. For det første er der samlet set tale om en stramning af bilafgifterne. Det fremgår decideret af begrundelserne, at et af formålene med det her er at fremskaffe et provenu, som skal bruges til det, som forslagsstillerne nu mener er rigtigt.

For det andet kan jeg se, at man fra forslagsstillerens side vil afskaffe muligheden for, at private kan købe varebiler på gule plader. Som reglerne er i dag, kan private købe en varebil til samme pris og afgift som en erhvervsdrivende, men til gengæld er de løbende udgifter ved at have en varebil højere, fordi der er en tillægsafgift, som erhvervsdrivende ikke betaler. Dermed er der den fordel, at den løbende afgift følger den løbende anvendelse, og da anvendelsen kan skifte over tid, er det forholdsvis enkelt at ændre i den afgift, der betales.

Jeg synes også, at man er inde på et farligt område, når man går ind og laver den forhøjelse af brændstofafgifterne, som der lægges op til. De danske brændstofafgifter er i høj grad fastlagt ud fra en balance mellem miljøet, hensynet til vores nabolande samt grænsehandelen. Det sidste gør, at en forhøjelse af brændstofafgifterne ikke er aktuelt.

Det er i den forbindelse vigtigt at se grænsehandelen med benzin som et led i den samlede grænsehandel og ikke kun som et spørgsmål om forholdet mellem danske og udenlandske benzin- og dieselpriser. Når folk skal beslutte, om de vil handle i Danmark eller syd for grænsen, kigger de på den samlede pakke, nemlig kurven af varer som øl, sodavand, tobak, spiritus og brændstof. Det hele hænger sammen, og derfor kan en ændring på f.eks. prisen på dansk benzin ved en afgiftsforhøjelse få andre konsekvenser, herunder at f.eks. salget af øl i grænsehandelen vil stige, efter at vi netop i de seneste år måltrettet har arbejdet på at nedbringe den samlede grænsehandel. En forhøjelse af brændstofafgif-

terne vil virke i den stik modsatte retning, og det kan vi naturligvis ikke støtte.

Kl. 19.00

Så for at opsummere vil jeg sige, at regeringen egentlig er enig med forslagsstillerne i, at bilbeskatningen skal indrettes på den mest miljørigtige måde, og at også familier med lave indkomster skal have råd til at have en bil. Men som det fremgår af det, jeg har sagt, er de konkrete dele af beslutningsforslaget ikke hensigtsmæssige. Og samtidig er det samlede forslag klart imod skattestoppet.

Regeringen er i gang med sine egne overvejelser om ændring af bilafgifterne. Det står direkte i regeringsgrundlaget. Hvad resultaterne er, kan jeg endnu ikke sige, men hensigten er klart, at der vil komme et udspil i løbet af denne regeringsperiode. På den baggrund kan regeringen ikke støtte beslutningsforslaget.

(Kort bemærkning).

**Anne Grete Holmsgaard (SF):**

Jeg kan forstå, at skatteministeren ikke har store tanker om regeringens egne hoveder og disses evne til at lave noget. For når nu skatteministeren slår så hårdt på, at det her ikke er provenuneutralt, synes jeg sådan set, at skatteministeren er pligtig til at fremlægge et forslag, som klart er et miljøforslag, og som er afgiftsneutralt. Skatteministeren har jo temmelig mange mennesker at arbejde med. Det har vi andre ikke. Det her er lagt frem i et klart ønske om, at det skal være provenuneutralt. Men det skal klart være et forslag, der fremmer, at vi får nedbragt udslippet af CO<sub>2</sub> fra bilparken. Det er urimelig højt, som det er nu.

Jeg har to spørgsmål til skatteministeren. Det ene er: Skal det, skatteministeren siger om gulpladeordningen, forstås sådan, at gulpladeordningen er fredet i den her regeringsperiode? Det andet spørgsmål går på brændstofafgifterne og benzinafgiften: Kan skatteministeren bekræfte over for mig, at en forhøjelse på 15 øre på ingen måde er noget, der sætter grænsehandelen i gang?

(Kort bemærkning).

**Skatteministeren (Kristian Jensen):**

Til det sidste må jeg klart svare: Nej, det kan jeg ikke bekræfte. Jeg har ingen viden om, hvilken grænse der skal til, altså hvilken mængde afgiftsforhøjelser der skal til, for at grænsehandelen lige pludselig ændres.