

[Jes Lunde]

Jeg anerkender, at vi har gjort den blyfri benzin billigere, og det synes jeg er godt. Jeg anerkender også, at der er stillet krav til bilernes udstødning. Men grunden til, at vi i SF har fremsat dette forslag, er jo, at vi kan se, at benzinpriiserne generelt er faldende. Hvis vi sammenligner de benzinpriiser, vi har nu, med dem, vi kendte for 10-20 år siden, ser vi, at benzinen er billigere nu. Det er et problem, vi har svært ved at løse ved bare at forhøje benzinafgifterne. Vi ved fra tidligere debatter her i folketingssalen, at det også er svært på grund af det indre marked. Hvis vi vil fordoble vores benzinpris her i Danmark, vil vi i hvert fald ingen benzintanke have syd for Ålborg, for så kører alle sydpå og tanker op. Det er altså et instrument, der ikke er så godt længere på grund af det indre marked. Det må vi så bare erkende.

Når vi ved, at vi har nogle meget alvorlige problemer med luftforureningen, når vi har fået meget alarmerende rapporter fra FN, fra klimapanelet dér, der hedder EPCC, om drivhuseffekten, som kan blive en økologisk katastrofe for verden, så ved vi godt alle sammen, at vi skal gøre en meget stor indsats for at nedbringe udslippet af CO₂ og dermed afbrændingen af fossile brændstoffer. Her har vi en måde at gøre det på. Kan vi ikke gøre det på det variable, altså på selve benzinen pris, kan vi jo gøre det ved at se på, hvilke biler vi slæber ind på vores marked, ved at gøre dem, der kan køre rigtig langt på en liter benzin, billigere.

Det vil helt umiddelbart have den virkning, at vi får et bedre miljø her i Danmark og en renere luft, og på lang sigt vil det have den virkning, at bilfabrikanterne selvfølgelig begynder at interessere sig endnu mere for at udvikle disse biler. Hvis en bil, der kan køre 30 km på en liter benzin, med ét slag bliver 10.000, 15.000, måske 20.000 kroner billigere at anskaffe, er det selvfølgelig noget, der har en kraftig virkning på markedet. Vi ved, at i andre lande, som har benyttet sig af afgiftsdifferentiering, bl.a. Grækenland og Holland, er markedsandelen for de biler, der har været miljømæssigt gode, øget kolossalt i kraft af, at man har brugt dette instrument, så der er al grund til at forvente en succes på området.

Så er der spørgsmålet om de administrative vanskeligheder. Skatteministeren var inde på, at man vistnok skulle have et uendeligt antal skalaer at administrere lokalt ude omkring. Det

kan jeg ikke se nogen grund til. Vi kan da sagtens finde ud af at udforme forslaget på en måde, så det ikke bliver sådan, ved at sørge for, at man regulerer på den afgiftspligtige værdi. Så må man kunne få et rimelig ensartet system at arbejde med ude omkring i landet, efter at man har gennemført en kontrol centralt af de forskellige variabler, der skal indgå i værdigrundlaget. Jeg mener godt, vi kan løse de administrative problemer, som skatteministeren synes at have, og det håber jeg vi kan komme frem til under udvalgsarbejdet.

Jeg forstod også, at Socialdemokratiet på tilsvarende måde var positiv over for hensigten, men gerne ville kigge på det administrative. De Konservative sagde det samme, hr. Aagaard var endda så venlig at fortælle, at dette helt sikkert var fremtiden; under henvisning til, hvad man gjorde i andre lande omkring os. Det synes jeg er glædeligt. Når De Konservative har den indstilling, er jeg sikker på, at de vil være med til at lede efter løsninger på de administrative problemer, der måtte være i at få dette ført ud i livet.

Jeg tror, at jeg har svaret på alle de spørgsmål, der har været fremdraget af ordførerne, og jeg ser frem til et godt udvalgsarbejde, hvor vi kan få løst de mere administrative problemer, der kan knytte sig til dette, så vi kan få forslagets hensigter ført ud i livet om forholdsvis kort tid.

Skatteministeren (Fogh Rasmussen):

Blot for en ordens skyld vil jeg gerne understrege over for hr. Jes Lunde, at også jeg hører til den kreds, der har udtalt sympati for selve hensigten med forslaget.

Men jeg vil da gerne gøre det endnu mere principielt ved at sige, at på områder, hvor det på en administrativt hensigtsmæssig og overkommelig måde er muligt at lede produktion og forbrug i en miljøvenlig retning gennem afgiftspolitikken, er det fornuftigt at gøre det, for det er klart, at en, om jeg så må sige, markedsorienteret og markedsbaseret miljøpolitik er at foretrække frem for en centralistisk, rigoristisk forbuds/påbudspolitik. På det punkt tror jeg egentlig at hr. Jes Lunde og jeg også på det mere ideologiske plan nemt kunne blive enige. Det er klart at foretrække, og netop den afgiftspolitik, der har været ført for benzinen vedkommende, er jo et eksempel på, hvor langt man