

6 Pfennig pr. l eller omkring 23 øre pr. l; hertil kommer så momsforskellen i de to lande.

Der er som bekendt for tiden megen uro omkring navnlig vognmandserhvervets konkurrencesituation, det er ikke alene et dansk fænomen, det finder vi i en række af Europas lande, og ved de stærkt forhøjede energipriser, som vi stadig oplever i disse dage, konstaterer man, at denne uro stadig væk findes. Men ministeren må være meget overbevist om, at andre lande fortsat opretholder afgiftsniveauet, også selv om flere lande har fået EU-godkendelse til at sænke afgifterne her på det seneste, i hvert fald i henhold til dagens aviser.

Jeg spørger direkte ministeren, om han er helt sikker på, at forudsætningen holder, altså at prisrelationen mellem Danmark og Tyskland er den, som er forudsat i forslaget.

At udligningsafgiften tilpasses, er en logisk konsekvens af at opretholde balancen mellem benzin- og dieseldrevne køretøjer.

Det er interessant, at de enkelte benzinstationer efter forslaget skal betale en forskellig benzinafgift, altså efter om man har opfyldt de skærpede krav til indretning og drift. Venstre er ikke modstander af en afgiftsdifferentiering, hvis den er provenuneutral, hvis det er en foranstaltning, som forbedrer miljøet, men som altså ikke direkte skæpper i ministerens kasse.

Det gør denne her jo imidlertid, fordi den er lænket sammen med bortfald af benzenrabatten, sådan at ministeren samlet får en fordel på en halv snes millioner kroner om året i de år, der er opgivet her.

Det kunne have været sådan, at vi ville have været positive over for denne del af forslaget, for et sådant incitament til en mere miljørigtig adfærd kan vi naturligvis tilslutte os, også selv om det ville have indebåret en forskydning imellem de enkelte benzinstationer, men det er kædet sammen i en helhed, og det er synd.

Alt i alt er hele forslaget jo et led i regeringens finanslov og øger afgifterne med 300-400 mio. kr. pr. år i den periode, som er oplyst i forslaget.

Venstre kan ikke stemme for forslaget i sin helhed, det forstår ministeren jo udmærket, for det er jo en målbevidst politik, som regeringen har ført sammen med SF og Enhedslisten, og jeg forventer da også, at det er det flertal, som ministeren har i denne sag her. Men som sagt, hvis ministeren havde delt sit forslag og taget den egentlige miljødel vedrørende benzinstationerne ud, kunne vi have talt fornuftigt om tingene.

Flemming Hansen (KF):

Jeg synes ikke, det kan siges meget klarere, end hr. Knud Enggaard gjorde det, så jeg skal koncentrere mig om at sige, at den konservative folketingsgruppe ikke kan støtte forslaget.

Aage Frandsen (SF):

SF kan støtte det her lovforslag, for det første selvfølgelig fordi det er en aftale, vi har med regeringen, men vi gør det jo også ud fra, at vi jo har knyttet os, når det drejer sig om dieselaftgiften, til det tyske niveau, og derfor lægger vi vægt på, at vi følger dét. Så synes vi også, det er godt, at der i forslaget er nogle elementer, som man kan sige klart er miljøfremmende. Generelt set er vi jo ikke tilhængere af, at man har lave energipriser, så også alene af den grund synes vi, det er i orden, at vi følger det tyske niveau, og derfor støtter vi dette lovforslag.

Kristian Thulesen Dahl (DF):

Vi synes i Dansk Folkeparti under ingen omstændigheder, at det er en god idé at hæve afgiften på dieselbrændstof, og det mener vi, uanset hvad tyskerne så finder på at gøre, eller hvad de har vedtaget at gøre fra den 1. januar 2001, som det er nævnt i forslaget om at hæve afgiften; det mener vi ikke er fornuftigt at gøre fra dansk side.

Der er i øvrigt også i forslagets fremsættelses-skrift her tale om, at man har været inde og tænke i de her baner, at det måske ikke er så fornuftigt. Afgiftsforhøjelsen skal først gennemføres pr. 1. april 2001, og som der står i fremsættelsesdelen, er det 3 måneder senere end den tyske forhøjelse, idet dieselpriiserne gennem de sidste par år er steget betydeligt, hvilket har påvirket vognmændenes økonomiske situation.

Så man har da været inde på nogle af de her tanker, som også ligger til grund for, at vi i Dansk Folkeparti er nået frem til ikke at støtte den afgiftsstigning, som regeringen med forligspartier foreslår på det område.

Så må jeg i forhold til forslagets anden del spørge ministeren, om han kunne være interesseret i at finde lidt større opbakning til den del end det, forligspartierne alene kan mønstre af mandater her i Folketingssalen, for så vil jeg da opfordre ministeren til at dele forslaget, eller at vi gør det under udvalgsbehandlingen.

For vi har faktisk også i vores behandling af det her forslag set meget positivt på den del, som motiverer tankstationerne til at komme i gang med at lave de ændringer i forhold til ind-