

[Lis Noer Holmberg]

skal med, at kommunerne skal med, osv. Men det er meget vigtigt på dette område, at der kommer nogen med, der ligesom ved, hvor skoen trykker, efter min mening bl.a. de mennesker, der gør et stort stykke arbejde med Minnesota-modellen.

Det er klart, at Venstres medlem af kontaktudvalget selvfølgelig vil arbejde for de ting, jeg her har påpeget, og det er også derfor, vi stemmer for forslaget. Men vi mener stadig væk, at det godt kunne have været bygget op på en lidt anden måde, og at man kunne have tilgodeset de involverede parter ved at lytte lidt mere til det, de kom med. Det synes jeg ikke helt man har gjort.

Hermed sluttede forhandlingen.

### *Afstemning*

§§ 1-5

vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

#### **Formanden:**

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Op- hold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

#### **4) Forespørgsel nr. F 17:**

*Forespørgsel til miljøministeren:*

»Hvad er den miljømæssige begrundelse for at gøre Danmark til et benzinlavprisland?«  
Af Jes Lunde (SF) m.fl.

(Forespørgslen anmeldt 9/12 93. Fremme af forespørgslen vedtaget 15/12 93).

### *Begrundelse*

**Jes Lunde (SF):**

Mange opfatter sikkert SF som et parti, der hader biler, men jeg vil gerne starte med at sige, at det ikke er udgangspunktet for den debat, vi har rejst i dag. Bilen er for mange, især i landdistrikterne, et helt nødvendigt transportmiddel.

Men vi er samtidig nødt til at erkende her i Folketinget, at den udvikling i transporten, der tegner sig, ikke er miljømæssigt bæredygtig. Tværtimod ved vi, at vi skal skære meget ned på brugen af fossile brændstoffer som f.eks. benzin for at undgå en økologisk katastrofe i form af drivhuseffekten.

Verden står over for nogle meget markante miljømæssige udfordringer, og en af de meget store er de alt for store udslip af CO<sub>2</sub>, der frigøres ved afbrænding af fossile brændstoffer. De skaber nemlig en drivhuseffekt, der kan slå Jordens klimaregulering ud af kurs. Vi risikerer forhøjede temperaturer på globalt plan, og det kan måske lyde meget tiltalende på en kold januardag i Danmark; men konsekvenserne er desværre dramatiske for verdens dyreliv. Der vil ske øget ørkendannelse, der vil komme sult og nød, der vil ske en nedsmeltning af isen ved polerne med stigende vandstand i verdenshavene som følge, og desværre skal der ikke meget til, før vi får hundreder af millioner økologiske flygtninge, der siger sparto til alt, hvad verden nogen sinde har oplevet af krigsflygtninge.

Nogle vælger at sige, at det er jo ikke sikkert, at det går så galt, og det har de ret i – der er ikke ret meget, der er sikkert i denne verden – men det gør et stort indtryk på os i SF, når FN's internationale klimapanel, IPCC, som er sammensat af alt, hvad der findes af højt anerkendte klimatologer i verden, entydigt peger på, at vi er på en katastrofekurs. For os er der ingen tvivl om, at vi ville svigte vores opgave som politikere, hvis vi sagde, at det går nok. Eftertiden vil dømme os hårdt, hvis vi er passive, og hvis vore børn og børnebørn oplever den økologiske katastrofe, vi er i gang med at skabe.

I Danmark er udviklingen i øjeblikket således, at transportmængden er steget med 40 pct. i løbet af 1980'erne, og Danmarks Miljøundersøgelser vurderer, at transportmidlernes udledning af CO<sub>2</sub> vil stige med 20 pct. fra 1990 til 2010 – altså præcis i det tidsforløb, hvor vores handlingsplaner går ud på, at CO<sub>2</sub>-udslippet skal falde – og det er vel også det, der har fået Danmarks miljøminister til at sige, at den miljømæssigt rigtige pris på benzin formentlig ligger på omkring 20 kr. pr. l. Til gengæld kan vi ikke forstå i SF, at samtidig med, at miljøministeren siger det, har regeringen valgt at gøre

[Jes Lunde]

Danmark til et benzinmæssigt lavprisland, hvor vi end ikke sætter prisen op til det niveau, der gælder i vore nabolande. Den gennemsnitlige pris pr. l for benzin er i dag den laveste i mange, mange år her i Danmark. Hvis man regner med købekraften, er prisen næsten blevet halveret inden for de sidste 10 år; den er nu kun 5,32 kr. pr. l, og til sammenligning er prisen i både Tyskland og Sverige ca. 6 kr. pr. l.

Jeg ved, at miljøministeren principielt er enig i mange af SF's betragtninger. Jeg ved også, at ministeren er enig i, at benzinprisen *skal* stige, når det grænsehandelsmæssigt er forsvarligt, og derfor er jeg spændt på, om han vil love handling til fordel for miljøet i sin besvarelse.

### Besvarelse

**Miljøministeren (Svend Auken):**

Jeg synes, hr. Jes Lunde gav en både overskuelig og rigtig fremstilling af sammenhængen mellem opvarmningen globalt set, klimaforandringerne og de påvirkninger, der bl.a. skyldes den måde, vi lever og producerer på, og transportformerne i vores del af verden. Jeg er helt enig i denne analyse, som vi er fælles om, og den har da også ligget bag et meget stærkt engagement fra den danske regerings side i at få opfyldt den internationale klimakonventions forpligtelser og navnlig sørge for, at EU-landene lever op til deres forpligtelser i den retning. Danmark har også brugt afgiftsvåbenet for at nå målsætningen, og jeg vil bare henvise til den CO<sub>2</sub>-afgift, der i sin tid blev gennemført af et flertal, som bl.a. bestod af hr. Jes Lundes parti og mit eget parti.

Mit svar på forespørgslen skal være et nej! Danmark skal naturligvis ikke være et benzinlavprisland. Jeg er glad for, at vi nu får lejlighed til at diskutere forholdet mellem trafik og miljø, herunder også spørgsmålet om det aktuelle niveau for benzinpriserne og benzinpriserens sammenhæng med skatterformen. Denne sidste problemstilling vil skatteministeren redegøre for om lidt, og jeg vil derfor koncentrere mig om den generelle trafik- og miljøproblemstilling og de miljømæssige tiltag, der er nødvendige. Disse problemstillinger er grundigt behandlet i regeringens trafikpolitiske redegørelse »Trafik 2005«, og inden for hvert problemfelt er der opstillet nogle grænser, som trafikens miljøbelastning skal holdes inden for.

Den største udfordring i forbindelse med udformningen af en politik, der sikrer opfyldelsen af målsætningerne i »Trafik 2005«, vil uden tvivl vise sig at være begrænsningen af transportsektorens energiforbrug og CO<sub>2</sub>-udslippet. Begrænsningen af CO<sub>2</sub>-emissionerne kan ske på flere måder, men ingen af disse måder vil alene kunne give den ønskede begrænsning i CO<sub>2</sub>-udslippet. Det vil derfor blive nødvendigt at anvende virkemidlerne i den bedst mulige kombination.

Det er f.eks. vigtigt, at bilerne bliver langt mere benzinøkonomiske. Dette kan dels ske ved at hæve benzinpriserne, dels ved at stille krav til bilproducenterne, og her er EU det vigtigste forum, da vi jo ikke producerer biler i Danmark. Men der er også en række andre virkemidler, som kan begrænse CO<sub>2</sub>-emissionerne. Så stor en del af transporten som muligt bør udføres af de mindst energiforbrugende transportformer, dvs. gang, cykling og kollektiv trafik, og det må gøres mere attraktivt at bruge disse transportformer. Jeg ved godt, at der er dele af landet – det var hr. Jes Lunde også selv inde på – hvor de ikke er realistiske alternativer, men for mange af os er eksempelvis cyklen og den kollektive trafik mulige alternativer. Derfor er det vigtigt at gøre det mere attraktivt at cykle ved at bygge flere cykelstier, sørge for større sikkerhed og lave bedre faciliteter til cykelparkering ved stationer og arbejdspladser; kort sagt beskytte cyklen. I den forbindelse vil jeg sige, at vi cyklister er vel nok de mennesker i Danmark, der er udsat for den største, mest omfattende og mest systematiske kriminalitet, der overhovedet foregår, nemlig det enormt høje antal cykeltyverier, som er et kæmpeproblem for mange, ikke mindst for unge mennesker.

Den kollektive trafik må også gøres mere konkurrencedygtig. Dette kan gøres ved at sikre, at den kollektive trafik rent prismæssigt bliver mere fordelagtig i forhold til privatbilerne, men det er også vigtigt at forbedre komforten og rejsetiden. Regeringen har behandlet disse muligheder i »Trafik 2005«, der blev givet kort før jul, og her behandles også de øvrige miljøproblemer, som trafikken forårsager. Jeg må også minde om, at anlægget af jernbanetunnelen ved Storebælt i forbindelse med lavbroen i sig selv betyder, at jernbanerne bliver langt mere attraktive i forhold til bilerne i fremtiden,

**[Miljøministeren]**

og det er dog en af de gode ting, der er sket. Selv om det ikke skete med hr. Jes Lundes stemme, er det dog positivt, at vi nu får en væsentlig forbedring af den kollektive trafikks vilkår i forhold til den individuelle trafik, når det drejer sig om transporten mellem landsdelene.

Der er mange miljøproblemer, og som jeg sagde før, er de behandlet i »Trafik 2005«. Jeg vil her specielt nævne problemerne med luftforurening og støj. I EF er der vedtaget tekniske normer for, hvor meget bilerne må forurene luften. Kravet om, at alle nye biler skal have installeret katalysatorer, har betydet, at luftforureningen fra disse biler er faldet ganske betydeligt, og disse krav vil blive skærpet yderligere i 1997. Det betyder alt i alt, at det kan forventes, at de målsætninger, der er sat for en reduktion af transportsektorens luftforurening i »Trafik 2005«, kan opfyldes uden yderligere tiltag end de allerede planlagte. Men dermed være ikke sagt, at alle problemerne er løst. I fremtiden er det vigtigt, at man meget nøje følger og overvåger udviklingen i luftforureningen fra trafikken, og at emissionsnormerne skærpes i takt med, at den teknologiske udvikling gør det muligt at bringe emissionerne betydeligt længere ned.

Der er betydelige teknologiske potentialer for at reducere luftforureningen fra de enkelte køretøjer, og nye biler vil teknisk set kunne leve op til de nye krav, hurtigere end kravene skærpes i EF. Regeringen vil derfor arbejde for, at de enkelte medlemsstater får bedre mulighed for at fremrykke introduktionen af biler, der opfylder fremtidens krav, gennem en ændring af afgiftsstrukturen.

Vejtrafikken er langt den største kilde til trafikstøj og udgør det største støjproblem i det ydre miljø. Denne støj er et alvorligt problem, og i »Trafik 2005« har regeringen derfor valgt at skærpe den tidligere målsætning for, hvor mange støjbelastede boliger vi kan acceptere. Jeg vil minde om, at i transporthandlingsplanen fra 1990 var målsætningen, at højst 100.000 boliger måtte være støjbelastet med over 65 dB i 2010, men i »Trafik 2005« er denne målsætning blevet skærpet, så der i 2010 højst skal være 50.000 boliger, der belastes med over 65 dB. Regeringen vil sætte et udredningsarbejde i gang med henblik på opstilling af kriterier for prioritering af indsatsen til beskyttelse af særlig støjramte boliger langs veje-

ne, og som det fremgår af »Trafik 2005«, skal der afsættes midler til videreførelse af indsatsen for støjbeskyttelse af boliger langs statens veje.

Langt de fleste af de trafikskabte miljøproblemer kommer mest alvorligt til udtryk i byerne. Det er regeringens mål, at trafikken i byerne skal gøres mindre miljøbelastende og mindre utryg end i dag, og dette indebærer bl.a., at trafikmængden i byens centrale dele bør begrænses. Jeg tror, at bymiljøerne vil gå i stå, hvis der slet ingen biler, slet ingen individuel trafik, var; men enhver, der har rejst uden for landets grænser, kan se, hvordan bilerne helt klart totalt har ødelagt bymiljøet mange steder. Jeg synes godt, man kan glæde sig over, at som følge af iværksættelsen af en række virkemidler falder eksempelvis bilmængden i det indre København i øjeblikket, og det har altså været muligt at undgå, at bilerne fuldstændig ødelægger miljøet i byerne.

At udvikle byerne i en mere miljøvenlig retning er naturligvis først og fremmest kommunernes ansvar, men regeringen vil i videst muligt omfang støtte kommunerne i dette arbejde. For at sikre en bæredygtig trafikal udvikling i byerne bør der udarbejdes konkrete handlingsplaner for trafik og miljø i alle større byer, og Miljøministeriet har haft gode erfaringer med at støtte kommunerne i dette arbejde. Støtten består i rådgivning af kommunerne, konkrete samarbejder med udvalgte kommuner om udarbejdelse af lokale trafik- og miljøhandlingsplaner samt økonomisk støtte til at realisere konkrete projekter inden for rammerne af sådanne handlingsplaner. Regeringen vil videreføre og udbygge arbejdet med støtte til kommunerne, f.eks. vil den pulje, hvorefter vi yder økonomisk støtte, blive udvidet.

Afgifter er således kun ét ud af en række redskaber til at begrænse transportsektorens miljøproblemer, men jeg er enig med hr. Jes Lunde i, at det er et vigtigt redskab. Som det danske afgiftssystem ser ud i dag – med benzinafgift, en efter min mening meget høj registreringsafgift i forhold til andre lande og en relativt høj vægtafgift – har det samlet set en positiv virkning for miljøet. Men dermed være ikke sagt, at det ikke kan gøres væsentligt bedre, når det gælder spørgsmålet om transportomkostningerne, og det er et af de afgørende temaer i debatten om »Trafik 2005«. Misfor-

**[Miljøministeren]**

holdet i udviklingen af omkostningerne for den kollektive trafik siden 1980 kræver et politisk modsvar, så de relative transportpriser for kollektiv og individuel trafik i højere grad kommer til at afspejle de samfundsøkonomiske omkostninger ved de enkelte transportformer, herunder naturligvis i første række miljøbelastningen.

**Skatteministeren (Stavad):**

Det er sjældent, at en skatteminister bliver kritiseret for at foreslå for lave afgifter, og at kritikken fremkommer ca. et halvt år efter, at regeringen har fået vedtaget glidende benzin-afgiftsforhøjelser frem til 1998, gør ikke situationen mindre bemærkelsesværdig.

Jeg vil da også gerne slå fast, at hver eneste krone, som kommer ind, vil blive anvendt til at sænke vore meget høje personlige indkomstskatter. Den eneste undtagelse er den fremrykning, der skete i forbindelse med forslaget om skrotning af gamle biler, som blev vedtaget i december 1993. Den midlertidige provenuevinst, som kommer herfra, anvendes til at dække meromkostninger til skrotningspræmien – i øvrigt også et forslag, som har positive miljømæssige virkninger, fordi gamle biler, der forurener meget, byttes ud med nye, som er forsynet med katalysatorer.

Som det fremgår, har regeringen allerede taget en række initiativer – også på bilafgiftsområdet – som har til formål at fremme et bedre miljø. For regeringen er det ikke et mål i sig selv at gøre varerne, herunder benzinen, dyre, for benzin bruges også af mange ganske almindelige mennesker, bl.a. ved befordring til og fra arbejde. Høje benzinpriser er altså ikke et mål i sig selv, men høje benzinafgifter er et effektivt middel til at opnå det mål, som regeringen sætter højt, nemlig et bedre miljø.

I modsætning til det, der antydes i forespørgslen, har regeringen som allerede omtalt gennem skattereformen anvendt en benzinafgiftsforhøjelse som et aktivt og nødvendigt middel til at opnå et bedre miljø. Ved skattereformen blev benzinafgiftspolitikken fastlagt frem til 1998, og under arbejdet med reformen havde regeringen en begrundet forventning om, at de tyske afgifter ville blive sat op; man vidste dog ikke hvornår og ikke med hvor meget. Afgiftsforhøjelserne blev fastlagt således, at såfremt Tyskland forhøjede sine afgifter

som forventet, ville de danske priser gradvis nærme sig de tyske, og medmindre de danske avancer var højere end de tyske, ville der ikke være incitamenter til forøget grænsehandel. Hvis forudsætningerne om de forventede tyske afgiftsændringer ikke holdt stik, ville skattereforment blive justeret i overensstemmelse hermed.

Nu er der klarhed over de tyske afgiftsforhøjelser. Tyskland forhøjede afgifterne stort set som forventet, men man gjorde det, før vi havde forventet, og regeringen har taget bestik af den faktiske udvikling og justeret afgiftspolitikken. Til finansiering af skrotpræmien har regeringen gennemført en fremrykning af de aftalte benzinafgiftsforhøjelser i 1994 og 1995 med 4 gange 5 øre pr. l, og fra den 1. januar 1996 følger afgiftsforhøjelserne det skema, der er fastlagt i skattereforment. Frem til 1998 vil benzinafgiften gradvis blive sat op med i alt 93 øre pr. l uden moms og 1,17 kr. inklusive moms.

Når skattereforment er fuldt gennemført, vil afgiftsbelastningen i Danmark være på linje med den tyske efter de nye tyske afgiftsforhøjelser. Dette er forespørgeren sandsynligvis også klar over, og spørgsmålet til regeringen må vel derfor gå ud på, hvorfor Danmark ikke med ét stort engangsløft har hævet benzinafgiften til det tyske niveau. Det er der flere gode grunde til. Benzinafgiften anses med rette for det mest præcise af de skattemæssige instrumenter til opnåelse af miljø- og trafikpolitiske mål. Når man har bil, påvirker højere benzin-afgifter dels kørselsomfanget, men også – og mere afgørende – valget mellem forskellige, mere eller mindre brændstoføkonomiske biler. Denne sidste virkning, der er den vigtigste, opnås i samme omfang ved regeringens gradvise forhøjelser af benzinafgiften som ved en pludselig, voldsom stigning af afgiften. De, der står over for at skulle købe en ny bil, vil nemlig tage udgangspunkt i de forventede benzinpriser i hele bilens levetid, og det er derfor ikke så afgørende for dette valg, om benzinafgiften stiger lige nu eller gradvis over en årrække.

Hertil kommer, at regeringen ikke ønsker at stramme finanspolitikken gennem øgede benzinafgifter. Øgede benzinafgifter skal bruges til at reducere andre skatter og afgifter, og da provenuet op til det tyske afgiftsniveau allerede er anvendt til de fortsatte nedsættelser af ind-

**[Skatteministeren]**

komstskatten frem til 1998, kan pengene ikke bruges en gang til på andre afgifts- og skattemæssige sættelser. En fremrykning af de vedtagne benzinafgiftsforhøjelser vil således enten medføre en finanspolitisk stramning eller et provenuproblem i de kommende år, og også derfor afviser regeringen ændringer i det allerede vedtagne. Hertil kommer, at regeringen finder, at man i det store og hele kan nå de samme miljømål ved den gradvise forhøjelse som ved en stor engangsforhøjelse, og derfor ser regeringen heller intet behov for at belaste befolkningen med flere afgifter her og nu. Ved den gradvise og forud fastlagte stigning i benzinafgifterne får befolkningen de bedste betingelser for at tilpasse sig.

I det omfang, transportsektoren skal bidrage yderligere, er skattemæssige instrumenter velgennede; men det er ikke de eneste, som det også fremgik af miljøministerens tale. Afgifter på brændstof regnes normalt for det mest effektive middel til at opfylde f.eks. CO<sub>2</sub>-målsætningen, men i praksis er der dog grænser for, hvor store afgifter Danmark kan have. De danske benzinpriser må ikke overstige de tyske, hvis vi ikke igen skal opleve en opblomstring i grænsehandelen. Grænsehandelen er ikke alene miljømæssigt uheldig, men den er også skadelig for samfundsøkonomien, hvis danskerne kom til at betale afgift til Tyskland. Højere benzinafgifter end de tyske vil altså være et meget uheldigt instrument i miljøpolitikken.

Benzinafgiften er ikke den eneste skat, der regulerer transporterhvervet. Vi har også vægtafgift, registreringsafgift og afgift af ansvarsforsikringer, og disse afgifter understøtter også miljøpolitikken. Registreringsafgiften, der i gennemsnit udgør ca. 100.000 kr. pr. personbil, er i praksis proportional med bilernes miljøbelastning. Store biler med kraftige motorer er normalt også dyre biler og omvendt, og registreringsafgiften tilskynder således til anskaffelse af mindre, mere brændstoføkonomiske biler og begrænser dermed bilbestandens påvirkninger, og vægtafgiften har de samme positive miljøvirkninger.

Regeringen er åben over for at diskutere, om vi gennem omlægninger kan indrette disse afgifter, så de bliver endnu mere miljørigtige. Regeringen sætter meget ind på at nå de opstillede miljømål, men lægger også afgørende vægt på, at anvendelsen af de forskellige in-

strumenter nøje afvejes i forhold til omkostningerne ved instrumenterne. Regeringen vil skabe det bedste miljø for de laveste omkostninger, og det er bl.a. på den baggrund og i forhold til den afvejning, at regeringen afviser at ændre den planlagte og allerede vedtagne gradvise forhøjelse af benzinafgifterne.

**Forhandling****Jes Lunde (SF):**

Jeg vil gerne starte med at takke for besvarelsen.

Miljøministeren kom med en masse argumenter for, at det var nødvendigt at forhøje benzinpriserne.

Skatteministeren sagde, at det at forhøje benzinpriserne var det mest præcise middel til at opnå et bedre miljø, så jeg takker for støtten til det forslag, SF her er kommet med, om, at vi skal tage hårdere fat på dette område.

Til gengæld var det så meget mærkværdigt at høre, hvordan skatteministeren kunne konkludere, at der ikke skulle ske noget alligevel, fordi de benzinpriser, som regeringen har varslet skal stige i 1998, gør deres miljøvirkning allerede nu, måtte man forstå. Så hvis nogen af jer kører i bil i eftermiddag, så vær venlig at tænke på, hvad benzinprisen er i 1998, før I tanker og bestemmer, hvor langt I vil køre.

Det passer jo ingen steder. Alle kan høre, det er vrøvl.

**Formanden:**

Hr. Jes Lunde, hvis det var hensigten at sige »I« og »jer« til medlemmerne, så vil jeg godt advare mod at fortsætte på den måde.

**Jes Lunde (SF):**

Undskyld, det må man ikke. Der er en forretningsorden, der skal overholdes her.

Hvis nogen overvejer at køre i bil i eftermiddag, så skal de, inden de beslutter sig for, hvor langt de vil køre, kun tænke på benzinprisen i 1998, mener skatteministeren. Jeg tror, det er benzinprisniveauet i dag, der bestemmer, hvordan folk disponerer i dag.

Jeg synes også, at det virkede, som om den dårlige samvittighed på dette område lyste ud af miljøministeren, mens han talte. Han er godt klar over, at det er nødvendigt at gøre mere for miljøet, end regeringen åbenbart vil i øjeblikket.

[Jes Lunde]

På FN's globale klimakonference, miljøkonferencen i Rio de Janeiro i juni 1992, var der stor enighed om at indgå en klimakonvention til begrænsning af CO<sub>2</sub>-udslippet. Konventioner gør det bare ikke alene. Hvis der skal opnås nogle resultater, så er det vigtigt, at medlemslandene viser vilje til handling. Og her er der for SF ingen tvivl om, at Danmark som et af de allerrigeste lande i verden har en pligt til at gå forrest. Vi er et af de allerrigeste lande, og vi er samtidig et af de lande, der har det største udslip af CO<sub>2</sub> pr. indbygger. Vores velstand er nemlig desværre bl.a. bygget på et ressourceforbrug og en forurening, der ville give verden en økologisk kollaps i løbet af meget kort tid, hvis alle kinesere og indere skulle op på at bruge det samme som os.

Derfor er det meget påtrængende for os i Danmark at komme i gang. Ingen kan forvente, at den tredje verden skal tage problemet alvorligt, hvis ikke vi, der overforbruger groft af ressourcerne, er de første til at gå i gang.

Når man skal begrænse udslippet af CO<sub>2</sub>, er det helt nødvendigt at begrænse afbrændingen af fossile brændstoffer som f.eks kul, olie og gas. Her er der så til gengæld også kolossale muligheder for at spare.

Vi sviner i øjeblikket i vores verden utrolig meningsløst med energien ikke så meget i de enkelte husholdninger – dér har man såmænd i vidt omfang lært at spare – men mest i den globale udveksling af varer, hvor energien har en alt for ringe betydning i regnskaberne. Lad mig som bare et eksempel nævne, at vi her i Danmark importerer lammekød fra New Zealand. Det er jo fuldstændig meningsløst at fragte lammekød den halve klode rundt, når vi i forvejen sagtens selv kan producere det. Et så meningsløst fråds med energien må der selvfølgelig sættes ind over for, og vejen frem er at gøre priserne på energi så høje, at den groteske transport standser af sig selv.

Lammekødet er desværre kun ét eksempel blandt tusinder, ja, millioner af eksempler på, at varerne på Jorden fragtes rundt i kolossale mængder over kolossale afstande. I Holland dyrker man med kunstig opvarmning tomater, der transporteres til Italien og sælges dér. Og forretningen går fint, fordi energien er så billig, at de endda kan konkurrere med naturligt solmodnede tomater. Miljømæssigt er arrangementet til gengæld det rene pip.

Professor Ernst von Weizsäcker, der er præsident for det tyske Wuppertal Institut for klima, energi og miljø, har i forbindelse med bogen »Ecological Tax Reform« analyseret, hvordan produktionen af et så simpelt produkt som jordbæryoghurt i det sydlige Tyskland udløser kolossale transportstrømme, fordi det energimæssigt går an at hente jordbærrerne helt i Polen, andre dele andre steder igen, for så efter at have samlet det hele at distribuere den over et lige så stort areal.

Jeg er sikker på, at den samme slags eksempler kan opstilles i Danmark. Intet under, at trafikken i midten af Europa er ved at bryde sammen i endeløse bilkøer.

Ernst von Weizsäcker har regnet på, hvilken stigning der er sandsynlig i verdens fremtidige energiforbrug med den måde, vi i øjeblikket tilrettelægger vores produktion og hverdag på, stillet over for den nedbringelse, der er nødvendig for at leve op til klimapanelets anbefalinger. Derved kommer han frem til, hvilken påvirkning af priserne der skal til for at nå den nødvendige nedbringelse af CO<sub>2</sub>-udslippet. Konklusionen er, at priserne på fossil energi skal stige med 5 pct. reelt årligt i de næste 30-40 år. Modellen er valgt for at give os alle en tilpasningstid. Men konsekvenserne er klare for dem, der kan deres rentes rente-regning. Efter 30 år vil energipriserne være mere end firedoblede, efter 40 år syvdoblede.

Den politik til begrænsning i energiforbruget er, med alt hvad vi har af autoriseret viden om klimaet, simpelt hen bare nødvendig for at afværge den økologiske katastrofe.

Derfor bør vi mere diskutere, hvordan vi får udformet en politik på dette område, end om vi skal gøre det.

For SF er der ingen tvivl om, at afgiftstigningerne i høj grad er nødt til at være internationalt aftalte, samtidig med at vi i Danmark på ethvert område skal gå så meget i spidsen, som vi overhovedet kan holde til.

CO<sub>2</sub>-afgiften på erhvervslivet, som S, SF og Det Radikale Venstre vedtog imod den daværende KV-regering, er et godt eksempel på, at vi kan gå foran i Danmark, men at vi selvfølgelig samtidig skal lægge et stort pres for at få afgiften indført på EF-plan – både for at det for alvor skal batte noget i verdensøkonomien og som forudsætning for, at vi kan holde til at gå endnu videre.

[Jes Lunde]

På benzinenens område sætter de åbne grænser også deres betingelser for, hvor langt vi kan gå. Hvis vi i morgen satte prisen drastisk op, ville alle, der bor syd for Århus, køre til Tyskland, hver gang de skulle tanke, og det bliver det samlede benzinforbrug jo ikke ligefrem mindre af. Omvendt må det også være klart, at vi miljømæssigt er forpligtet til at gå så langt, som markedet overhovedet kan bære. Benzinenprisen må altså ligge så højt, som den kan, uden at grænsehandelen eksploderer. I SF vurderer vi, at det med det nuværende tyske prisniveau giver plads til at sætte de danske priser op med omkring 1 kr. pr. liter nu.

Lad mig understrege igen, at vi gør det ikke for at genere bilisterne. Bilen kan sagtens ude i landdistrikterne være en simpel nødvendighed for at komme til og fra arbejde, men vi er bare nødt til at udvirke, at flest muligt i byområderne vælger den kollektive trafik, at flest muligt på længere sigt får et job med kort transportafstand, at flest muligt vælger benzinøkonomiske biler, og at bilproducenterne får et incitament til at producere biler, der kan køre længere pr. liter. Alternativet er endnu hårdere indgreb senere, hvis vi lader udviklingen fortsætte.

Hvis nogen synes, det er skrap kost, så vil jeg da lige minde om, at man mange steder i bilens eget land, USA, allerede nu går skrapere til værks. Virksomhederne er i flere stater forpligtet til at udarbejde en transportpolitik for, hvordan deres medarbejdere skal komme på arbejde med mindst muligt transportforbrug. I andre stater har man politisk vedtaget, at der skal være flere passagerer sammen i hver bil. Midlet er, at det er forbudt at benytte overhalingsbanen på motorvejen, hvis man kun er én i bilen. Midlerne kan forekomme dramatiske, men de virker faktisk, og det er kun et spørgsmål om tid, inden vi bliver nødt til at tænke i de samme baner her i Danmark, medmindre vi kan løse vores del af problemet på anden vis ved at sørge for, at benzinpriserne får det niveau, de skal have.

Arbejderbevægelsens Erhvervsråd har i en nylig offentliggjort analyse beregnet, at den kollektive trafik i de sidste 10 år har tabt 30 pct. i forhold til privatbilismen. Lavprispolitikken på benzin er slået tydeligt igennem i valget af transportform, og sådan vil det være, indtil Folketinget tager sig sammen til at tage sken i

den anden hånd. Der er ingen grund til at tøve. Alle, der sætter sig ordentligt ind i sagerne, kommer til den samme konklusion.

Den 14. juni 1993 afleverede et lægmandspanel på 14 personer, der var udpeget af Teknologinævnet, deres konklusioner på en konsensuskonference om privatbilismens fremtid. På trods af, at 11 ud af de 14 var bilejere, anbefalede de i fuld enighed en meget betydelig forhøjelse af benzinpriserne. Regeringen giver også i den trafikpolitiske redegørelse fra december 1993 sin principielle tilslutning til virkemidlet, men stadig uden at komme med forslag til handling her og nu.

Regeringspartierne bliver sikkert fornærmet, når jeg siger, at de åbenbart er lammet af intern uenighed. Nogle partier i regeringen siger ja til handling, mens andre åbenbart siger nej, og de sidste ser ud til at få lov til at bestemme. Det synes vi i SF er et sagligt set forkert resultat at ende med, og jeg skal derfor på SF's vegne stille følgende:

#### *Forslag om motiveret dagsorden.*

»Folketinget lægger afgørende vægt på, at Danmark opfylder sine internationale miljømæssige forpligtelser.

For at leve op til målsætningerne i FN's Klimakonvention konstaterer Folketinget, at det er nødvendigt, at regeringen omgående stiller forslag om forhøjelse af afgifterne på benzin, så Danmark ikke ligger under sine nabolande i benzinpris.

Folketinget fastslår på linje med miljøministeren og konsensuskonferencen om privatbilismens fremtid, at der miljømæssigt er brug for betydelig højere internationalt afstemte priser som et led i den helt nødvendige omstilling til lavere CO<sub>2</sub>-udslip.

Folketinget opfordrer regeringen til at tage fornyet initiativ til gennemførelsen af dette i alle relevante internationale fora.

Folketinget går herefter over til næste punkt på dagsordenen.«

(Dagsordensforslag nr. D 28).

#### **Formanden:**

Der er nu fremsat følgende forslag om motiveret dagsorden: (se foran). Dette forslag indgår nu i de videre forhandlinger.

(Kort bemærkning).

**Ole M. Nielsen (KRF):**

Enten er hr. Jes Lunde masochist, eller også er det her en ren drilleforespørgsel. Der er jo ingen sammenhæng i de mange gode overvejelser, som hr. Jes Lunde gør, om international transport, som er for billig, og det, at vi skal pålægge os selv, at transport skal blive for dyr herhjemme, når vi har indrettet vort samfunds fleksibilitet på, at vi kan transportere. Selvfølgelig er individuel transport nødvendig, fordi kollektiv trafik simpelt hen er miljømæssigt og økonomisk for dyr i mange tilfælde.

Det betyder ikke, at jeg mener, at transportpriserne ikke skal sættes op, men hvilken sammenhæng er der mellem prisen på lammekød fra New Zealand og jordbær fra Sydeuropa og bilkøer på tyske veje og så den danske benzinpris? Alle er jo faktisk enige om, at international handel er det eneste saliggørende, der gør os alle sammen rigere.

Men jeg tror faktisk, at vi kan blive enige om at gribe ind over for det svineri, at vi fragter kunstigt frembragte produkter fra den ene ende af verden til den anden, og at vi i øvrigt flyver og farer – altså flyver i ordets virkelige betydning – sådan oppe i luften. Det mest miljøskadelige, der findes, er jo flyvning. Det er dér, vi skal gøre noget ved tingene, i stedet for at ødelægge vores samfund ved på en meningsløs måde at gå foran med hensyn til benzinpriserne.

**Formanden:**

Jeg har et antal korte bemærkninger, vil jeg gerne sige til oplysning.

(Kort bemærkning).

**Aage Brusgaard (FP):**

Hr. Jes Lunde nævnte, at det var helt grotesk, at Danmark importerer lammekød fra f.eks. New Zealand, fordi der bruges for mange ressourcer og for meget energi. Derfor vil jeg godt spørge SF, om det er sådan generelt, SF mener, at vi skal stoppe al handel og import fra tredjelande herunder ulandene. Jeg mente ellers, at der har været en bred folkelig opbakning – også en folketingsopbakning – bag, at vi skal prøve at øge samhandelen med tredjelande, også ulandene.

Det er jo ikke bare lammekød, vi importerer her i Danmark. Vi har import af legetøj, vi har import af tøj, tv-apparater, osv. fra Fjernøsten, selv om vi selv kunne frembringe det her i landet.

Det er jo netop det, at vore skatteafgifter og vore almindelige afgifter er blevet for høje, således at også lønniveauet er blevet for højt i Danmark, der gør, at vi ikke er konkurrencedygtige over for andre lande. Men når SF nu vil have benzinpriserne yderligere op, så bliver vi danskere endnu mindre konkurrencedygtige. Dermed bliver vi nødt til at importere endnu mere fra udlandet og dermed bruge endnu flere ressourcer på import af varer fra tredjelande. Det hænger sammen alt sammen.

(Kort bemærkning).

**Kirkegaard (KF):**

Er der noget, der skaber miljøproblemer, så er det flugten fra land til by, det, at befolkningen klumper sig sammen i storbyer. At en sådan udvikling vil blive forstærket af skyhøje benzinpriser, er hævet over enhver tvivl. Og derfor kan det godt være, at SF afskaffer nogle miljøproblemer, men man skaber nogle nye. For på landet – som hr. Jes Lunde også sagde – er bilen ikke en valgmulighed, bilen er et must, en nødvendighed, hvis man skal bo og leve dér og kunne komme på arbejde.

Samtidig med, at SF her lægger op til højere benzinudgifter, så forhandler alle Folketingets partier under indenrigsministerens ledelse om at skabe bedre udviklingsmuligheder på landet og i landsbyer. SF deltager også i disse forhandlinger. Men det er jo dobbeltspil. Det er jo simpelt hen politisk fup – om ikke i verdensklasse, så i hvert fald i Christiansborgsk eliteklasse. For SF må rigtignok vælge, og jeg forstår, at man har valgt de høje benzinpriser. Men så kan man ikke som en generel politik gå ud og sige, at så vil man også forbedre mulighederne for landdistrikterne.

Derfor vil jeg spørge hr. Jes Lunde om, hvorfor SF så ikke melder afbud til de forhandlinger, jeg tror vi skal i gang med den 7. februar. Det ville være den eneste logiske konsekvens af de synspunkter, som hr. Jes Lunde har fremført her i dag.



(Kort bemærkning).

**Svend Aage Jensen (CD):**

Jeg forstår godt hr. Jes Lundes indlæg, og jeg er også helt enig i, at hvis man kan nedsætte benzinforbruget, så får vi også et mindre CO<sub>2</sub>-udslip i Danmark.

Men hvad er det egentlig, vi taler om? Hvis vi prøver at sammenligne os med det øvrige Europa, så er sandheden jo den, at vi i Danmark har et lavere antal biler pr. 1.000 indbyggere, end man har i de fleste andre lande. Der er kun tre lande i Europa, der har et lavere antal biler pr. 1.000 indbyggere, end vi har i Danmark, og det er Portugal, Grækenland og Irland – lande, som jeg ikke ved om vi kan sammenligne os med i den retning. Alle øvrige lande i Vesteuropa har et højere antal biler pr. 1.000 indbyggere. Og det er da helt klart, at det er på grund af de alt, alt for høje registreringsafgifter, som vi har haft og stadig væk har i Danmark.

Når det drejer sig om benzinprisen, vil jeg sige til hr. Jes Lunde, at så er sandheden jo også den, at der er otte lande i Europa, der har en lavere benzinpris, end vi har i Danmark, og der er kun seks, der har en højere benzinpris. Jeg synes ikke, som hr. Jes Lunde udtrykte det, at vi har noget som helst at skamme os over i Danmark. Vi har en rigtig god samvittighed på det område, og selvfølgelig skal vi arbejde frem imod en harmonisering i Europa – i EU – også på dette område, men hvorfor så ikke også tage registreringsafgifterne med, så vi får en totalharmonisering med hensyn til dette her og vi får lige vilkår? Det synes jeg ville være en god ting.

(Kort bemærkning).

**Jes Lunde (SF):**

Jeg synes, at de indvendinger, der bliver rejst her, er fuldstændig uforståelige. Det lader til, at de, der tager korte bemærkninger i øjeblikket, ikke læser, hvad der findes af redegørelser her i Danmark om det her problem.

Danmarks Miljøundersøgelser har lavet en redegørelse, som viser os, at CO<sub>2</sub>-udslippet fra transporten tegner til at stige med 20 pct. fra 1990 til år 2010, samtidig med at Folketinget har vedtaget nogle handlingsplaner om, at CO<sub>2</sub>-udslippet skal falde. Jeg går ud fra, at alle kan høre, at det ikke hænger sammen, og at

man er nødt til at gøre noget. Så nytter det da ikke at begynde at snakke om, at der findes lande andre steder, som har færre biler eller har lave benzinpriser.

Vi har et problem i Danmark. Vi kan ikke leve op til vores egne miljøplaner; det må vi sandelig da gøre noget ved. Det fremgår med al tydelighed af regeringens transportredegørelse, at de ting, der er planlagt, ikke er nok. Vi er nødt til at finde på noget mere, og når vi så kan se, at det benzinprismæssigt er muligt at sætte prisen op, fordi den i vores nære nabolande er højere, end den er i Danmark – både i Sverige og i Tyskland – så er der ingen vej uden om at gøre det.

Jeg vil gerne sige til hr. Ole M. Nielsen, at det her ikke handler om at være masochist, men det handler om at tage miljøet alvorligt. Det er ikke nok at sige noget pænt om miljøet i nogle fine festtaler; man er også nødt til at stå ved det, også når det koster penge, også når det skaber problemer.

Jeg er nemlig enig med hr. Kirkegaard i, at det selvfølgelig skaber problemer. Det er der så meget af den slags politik, som vi laver herinde i Folketinget, der gør. Det kan skabe nogle uønskede problemer, og jeg er enig i, at det bliver sværere i landdistrikterne, når benzinpriserne stiger. Vi er bare nødt til det miljømæssigt alligevel, og så er vi nødt til at hjælpe landdistrikterne på anden vis. Det har SF en hel række ideer til, og derfor møder vi selvfølgelig op til de forhandlinger, hvor man skal snakke om det.

Hr. Svend Aage Jensen er meget ked af, at vi har et lavere antal biler pr. indbygger her i Danmark, end man har i mange europæiske lande. Jeg synes, det er et underligt synspunkt, og jeg vil gerne spørge hr. Svend Aage Jensen, om han tror, der er mange, der har den opfattelse, at der er for få biler på vejene i Danmark. Jeg tror ikke, der er mange, der har det synspunkt om morgenen, når de kæmper for at komme igennem trafikken for at komme til deres arbejde her i København, eller hvor det ellers er. Jeg synes, det er et mærkværdigt synspunkt.

Bilismen er gået 40 pct. frem i løbet af de sidste 10 år – 40 pct. frem – og det er miljømæssigt overhovedet ikke holdbart. Vi er nødt til at finde på noget for at få udviklingen til at gå den modsatte vej, og jeg synes, det er det,

[Jes Lunde]

man bør forholde sig til. De miljømæssige erkendelser, som Danmarks Miljøundersøgelser har lagt frem på Folketingets bord, forhold jer til dem! Eller undskyld, Folketingets medlemmer bør forholde sig til dem i stedet for at diskutere romantik, som ikke har noget med de problemer, vi står over for, at gøre.

**Formanden:**

Ja, vi har en forretningsorden, det er fuldstændig rigtigt. I øvrigt også når det drejer sig om taletidens længde.

(Kort bemærkning).

**Svend Aage Jensen (CD):**

Jeg vil gerne sige til hr. Jes Lunde, at når det drejer sig om bilernes tæthed i Danmark, skal vi jo have noget at sammenligne med, og dér kan vi gå ud og sammenligne med resten af Europa. I den sammenligning er vores biltæthed i hvert tilfælde ikke særlig stor. Det kom bl.a. også til udtryk, da vi talte om motorveje i Vestjylland, idet en af begrundelserne for, at det ikke var særlig aktuelt at bygge motorveje i øjeblikket, netop var, at biltætheden i Jylland ikke er særlig stor.

Jeg vil da erkende, at hvis vi kigger på hovedstadsområdet, så er der tidspunkter omkring kl. 9 om morgenen og omkring kl. 16-17 om eftermiddagen, hvor man kan se, at biltætheden er stor. Det er også en af begrundelserne for, at vi ikke er imod den kollektive trafik i Københavnsområdet, for det kan være en udmærket ting, at man i selve bykernen kan minimere antallet af biler lidt. Men generelt set er biltætheden i Danmark altså ikke stor.

(Kort bemærkning).

**Kirkegaard (KF):**

Jeg skal gerne kvittere for hr. Jes Lundes ærlighed, nemlig erkendelsen af, at hvis man forhøjer transportudgifterne, så skaber man problemer i landdistrikterne, og jeg kan forstå, at SF så alligevel vil møde op til forhandlingerne hos indenrigsministeren – vel nærmest møde op som en angergiven synder: Nu har man her i folketingssalen skabt nogle problemer, og så vil man i disse forhandlinger søge at skaffe sig aflad.

Men jeg vil godt sige til hr. Jes Lunde, at jeg ikke tror, SF kan komme frem med forslag, der

gavner landdistrikterne, som kan opveje de negative konsekvenser af høje transportudgifter. Jeg har netop deltaget i en udmærket konference om disse spørgsmål med en masse repræsentanter for de pågældende områder, og meldingen var klar. Et af de allerstørste problemer for landdistrikterne er høje transportudgifter. Netop fordi man ikke i tilstrækkelig grad har mulighed for at udnytte den kollektive trafik, er man nødt til at have individuelle transportmuligheder, og jeg tror som sagt ikke på, at SF har noget forslag, der virkelig batter.

(Kort bemærkning).

**Jes Lunde (SF):**

Jamen så glæder vi os da i SF til at overraske hr. Kirkegaard, for selvfølgelig har vi da det. Vi ved, at det er nødvendigt miljømæssigt at sætte benzinpriserne op, og derfor har vi selvfølgelig også nogle forslag til, hvordan man alligevel kan bevare livet i landdistrikterne mest muligt.

En af løsningerne er jo, at vi skal have nogle flere job derud, at vi skal have mulighed for en lokal produktion i landdistrikterne, sådan at folk ikke altid skal bevæge sig over så store afstande for at komme på arbejde. Jeg ved godt, at det er det samfund, vi har fået tilrettelagt op igennem 1960'erne og 1970'erne og 1980'erne – hr. Ole M. Nielsen var inde på det. Vi har tilrettelagt et samfund, hvor nøgleordet er fleksibilitet, og hvor alle skal flytte sig over store afstande. Det er bare ikke miljømæssigt hensigtsmæssigt. I øvrigt tror jeg heller ikke, det er menneskeligt hensigtsmæssigt; det er så en anden sag. Derfor skal vi have gjort landsbyerne bæredygtige, sådan at der kan foregå mere produktion dér, sådan at der kan være arbejdspladser for folk at få dér.

Hr. Aage Brusgaard spurgte, om vi ville stoppe al import – og eksport for den sags skyld også. Nej, jeg mener bestemt, det er vigtigt stadig væk at deltage i verdenshandelen, og SF er tilhænger af frihandel osv., osv., men vi er bare nødt til også at indse, at en pæn del af den verdenshandel, der er i øjeblikket, er meningsløs. En pæn del af verdenshandelen går ud på, at vi køber krysantemum fra Japan og sælger dem på Fyn, hvor vi udmærket selv kunne dyrke krysantemum osv., osv., og det er meningsløst at have en så stor udveksling af varer globalt.

[Jes Lunde]

Hr. Aage Brusgaard var inde på, at det skyldtes, at lønningerne var lavere andre steder. Det er også fuldstændig rigtigt. Der er det så bare SF's påstand, at miljøet vejer for lidt i regnestykkerne. Det er ikke nok at tage hensyn til priserne på arbejdskraft og den umiddelbare pris på energi, som findes ved tankstanderen. Vi er nødt til at kigge på de miljømæssige virkninger af det her, og dér spiller miljøet for ringe en rolle. Det gør det, fordi priserne på de forurenende stoffer er for lave. Hvis prisen på de forurenende stoffer kan komme ordentligt op og indgå i regnestykkerne, så bliver der en mere afbalanceret international handel, hvor man kun handler med hinanden, når det også er miljømæssigt holdbart. Det er dér, vi skal hen.

**Formanden:**

Jeg vil godt lige gøre den lille forsigtige bemærkning, at jeg på nuværende tidspunkt har 13-14 korte bemærkninger allerede efter dette indlæg. Der er altså en række ordførere, der skal have ordet; men selvfølgelig skal de korte bemærkninger have deres tid, det indrømmer jeg.

(Kort bemærkning).

**Vibeke Grønbæk (RV):**

Hr. Kirkegaard kom ind på problemet vedrørende landdistrikterne, og det lød næsten, som om det er et enten-eller, sådan at hvis man satte benzinpriserne op, så døde landdistrikterne totalt.

Det er klart, at det er et problem for landdistrikterne, og det er et problem, at den kollektive trafik ude i landdistrikterne en gang imellem er skruet sådan sammen, at den ikke kan dække det behov, der er, men jeg mener faktisk ikke, at man kan nøjes med at se på benzinafgifterne på det her område. Det var måske også en idé at se på den kollektive trafik, og hvordan den er skruet sammen; den er mange steder skruet uforholdsmæssigt dårligt sammen.

Fremtiden er jo ikke de store busser på 30 m, der miljøbelaster utrolig meget ude i landdistrikterne. Det er jo teletaxaer, det er små køretøjer osv., som man har forsøgsprojekter i gang med. Jeg ved, at man i Holland er meget længere fremme med den kollektive trafik, og det er lige netop på det område, jeg synes at man skal være meget mere opmærksom på, hvor-

dan man kan omlægge den kollektive trafik for at dække det behov, der er i landdistrikterne.

Så det handler ikke kun om, hvorvidt benzinpriserne skal op eller ned.

(Kort bemærkning).

**Kirkegaard (KF):**

Nu er der jo heldigvis næppe sandsynlighed for, at SF får sin vilje, og derfor vil jeg nu glæde mig til, at SF møder op til forhandlingerne hos indenrigsministeren. Og jeg vil glæde mig til et samarbejde med SF om at skabe mulighed for flere arbejdspladser på landet, for det er jeg enig i at der er behov for. Men skal det lykkes, så er det også nødvendigt at fjerne nogle stopklodser, nogle restriktioner, der ligger på erhvervsudviklingen i landdistrikterne i øjeblikket, og det håber jeg så at vi kan finde frem til enighed med SF om.

Til fru Vibeke Grønbæk fra Det Radikale Venstre vil jeg gerne sige, at den kollektive trafik skal man naturligvis gøre, hvad man overhovedet kan, for at få til at fungere i landdistrikterne. Men det er umådelig vanskeligt. Jeg har selv haft erfaringer med det som kommunalpolitiker i en lang årrække, og det er virkelig svært.

Nogle af de modeller, som fru Vibeke Grønbæk nævnte, skal selvfølgelig forsøges, men jeg tror ikke, det er klogt at sammenligne med Holland. Der er vel 14 millioner mennesker i Holland på et areal på størrelse med Jylland, og det er nogle helt andre problemstillinger end ude i de områder i Jylland, hvor jeg kommer fra, og hvor det er virkelig svært at få en kollektiv trafik til at fungere, så folk kan bruge den til og fra arbejde, og hvornår de ellers har brug for transport.

(Kort bemærkning).

**Aage Brusgaard (FP):**

Jeg må indrømme, at da jeg så forespørgs- lens ordlyd, tænkte jeg, at det kan da ikke være mere end 5-10 minutter, så er vi færdige med sådan en tekst. Men debatten her udvikler sig jo helt interessant.

SF har altså indrømmet, at hvis man hæver benzinpriserne, går det ud over vores landområder. Det er vi ligesom alle sammen enige om. Så siger hr. Jes Lunde minsandten, at det har SF også et problemløsningsforslag til, nemlig

**[Aage Brusgaard]**

at skabe yderligere beskæftigelse i landområderne. Det er det, jeg ikke forstår. Jeg har sidet i Viborg Amtsråd i 8 år sammen med SF'ere, og hver eneste gang – hvis hr. Jes Lunde har tid til at lytte – en lille håndværker er kommet til Amtsrådet og har bedt om tilladelse til en lille produktionsudvidelse, f.eks. et autoværksted, et tømmerværksted, et landbrug, har SF sagt nej, for al produktion skulle samles i industriområderne tæt ved byen; det er noget med zonelovskompetence osv. Altså, kære SF, jeres politik hænger simpelt hen ikke sammen.

**Formanden:**

Jeg har én gang i dag gjort opmærksom på, at tiltalen I og jer efter forretningsordenen ikke må anvendes i folketingssalen, og det vil jeg på den givne foranledning gerne gentage.

(Kort bemærkning).

**Jan Køpke Christensen (FP):**

Man må da sige, at folkestyret arbejder. Så snart der er kameraer på, er man meget villig til at gå på talerstolen og debattere. Det kunne måske være en opfordring til fjernsynet om i fremtiden at følge med på alle andre områder, så ville behandlingen af de ting og sager, der foregår i salen, måske blive bedre.

Jeg synes heller ikke, det er uværdigt, men virkelig godt, at man har rejst denne forespørgsel. Når jeg går på talerstolen, er det, fordi jeg hørte hr. Jes Lunde komme ind på – det har man hørt så meget om, også tidligere fra miljøministeren – at benzinen skulle koste 11-20 kr. Det tror jeg ikke vi får miljøministeren til at sige i dag, men det er blevet sagt. Der er altid negative sider ved sådanne ting, og som sønderjyde boende i det sønderjyske område tænker jeg på, hvordan alle benzinstationer for nogle år siden simpelt hen blev lukket og slukket.

I dag blomstrer de igen, livet ved grænsen blomstrer, og der kommer virkelige indtægter til landet. Nu vil SF stoppe den udvikling; man vil åbenbart have arbejdsløshed. Det er konsekvensen af det i grænseområdet, for det er ikke kun benzinen, tyskerne køber, men også alle andre varer, og derfor er der virkelig positive aspekter ved, at priserne er kommet ned i det sønderjyske område. Hr. Jes Lunde bør tænke på, at der også er positive aspekter ved det, og ikke kun isoleret se på miljøet.

Miljø er mange ting, det er også det psykiske miljø, og når vi taler om benzinpriserne i Danmark i forhold til andre lande, EU-lande for den sags skyld, som også en tidligere ordfører var inde på, ligger vi slet ikke så vanvittig lavt.

(Kort bemærkning).

**Jes Lunde (SF):**

Jeg synes stadig væk, at hovedproblemet er, at de miljømæssige erkendelser, som er helt håndfaste hos miljøministeren, hos Danmarks Miljøundersøgelser og hos alle, som beskæftiger sig seriøst med det her, slet ikke er nået ind i denne sal. Her diskuterer man stadig væk, som om der ikke er noget reelt problem; det, der er mest interessant at diskutere, er, om der er fest i grænselandet, fordi der er mange benzinstationer, eller andre mærkelige hjørner af dette problem.

Selvfølge er det sådan, at hver eneste gang Folketinget vedtager en lovgivning, er det godt for noget og skidt for noget andet; det kender vi da. Jeg ved selvfølgelig godt, at det for mig og hr. Jan Køpke Christensen privat og for benzinstationerne i grænselandet og i landdistrikterne er ærgerligt med højere benzinpriser, men det er bare miljømæssigt nødvendigt. Det er en fast dagsorden; sådan er det! Det er nødvendigt globalt at få højere benzinpriser, så lad os indrette os på det og lad os så diskutere, hvordan vi gør det mest hensigtsmæssigt for at undgå, at det betyder en affolkning af landdistrikterne, og at det giver problemer her og der.

Det er det, vi i stedet skal tage fat på, så lad os snakke ud fra den dagsorden. Dér mener jeg, at det er rigtigt at sige, at zonelovgivning er noget, man må diskutere. Det er ikke nemt, for hvis man bare giver tilladelser, skaber man også nye miljøproblemer, og det kunne jeg ønske mig at man erkendte fra den side af salen.

**Martin Glerup (S):**

Socialdemokratiet mener ikke, at Danmark skal være et benzinlavprisland. Det mener vi for øvrigt heller ikke at vi er, selv om vi ligger lige under gennemsnittet i Det Europæiske Fællesskab.

En række europæiske lande har lavere priser end Danmark. Uden for EU gælder det f.eks. Finland, Schweiz og Østrig. Det kostede i 1955 en dansk gennemsnitsfamilie 6 pct. af

[Martin Glerup]

dens forbrug at blive transporteret; i 1987 kostede det 16 pct. af et væsentlig større forbrug.

Vi er meget indstillet på, at brug af naturens ressourcer og påvirkningen af miljøet skal koste penge. At vi mener det alvorligt, viser den kendsgerning, at regeringen har sat handling bag de kønne, grønne ord ved at tage hul på de grønne afgifter, som foruden benzin og olie nu også omfatter andre værdifulde ressourcer, f.eks. drikkevand.

De grønne afgifter har netop til formål at få danskeren til at opføre sig mere miljørigtigt og samtidig skaffe penge til at lette personskatten. Det er oplagt vigtigt at opkræve grønne afgifter, men det er afgørende, at de indføres gradvis, så folk får tid til at omstille sig og får mulighed for at indrette sig på de ændrede vilkår, og det gælder også for benzinpriserne, som vi diskuterer i dag.

Effektiv transport er en forudsætning for et velfungerende samfund. Socialdemokratiet arbejder målbevidst på at skabe mere aktivitet og dermed skaffe flere i arbejde, hvilket godt kan lade sig gøre, uden at det går ud over miljøet. Det er jo ingen hemmelighed, at trafikken miljøbelastning er et særlig vanskeligt problem, og derfor handler et af de vigtigste afsnit i regeringens handlingsplan »Trafik 2005« netop om trafikken miljøpåvirkning. Et af midlerne til at stabilisere trafikken CO<sub>2</sub>-påvirkning og på længere sigt nedbringe den til gavn for miljøet er naturligvis at forhøje de danske brændstofpriser, men der er mange andre midler. Lad mig nævne fire:

For det første bedre udnyttelse af transportmidlerne, altså flere i bilerne. Der kører gennemsnitlig kun 1,6 person i bilerne, så der kunne godt være nogle flere.

For det andet billigørelse af den kollektive trafik, der er blevet for dyr.

For det tredje mere gods fra vej til bane; 40 pct. af transporten på vejene er gods.

For det fjerde en bedre trafikplanlægning og flere cykelstier navnlig i de store byer samt brug af den mindre forurenende autogas i bybusserne. København kunne lære en hel del miljørigtig trafikplanlægning af Zürich i Schweiz, hvor bus- og S-togsdrift kombineret med hindringer for personbiltrafikken i bycentret har givet fremragende resultater.

Det bliver nødvendigt at bruge en kombination af disse og en række andre virkemidler for

at nå de miljømæssige mål, vi har sat os, men det er ikke ændringer, som kan ske fra den ene dag til den anden. En pludselig fordobling af benzinprisen ville ramme alle borgere uden for de store byer med en voldsom kraft; ikke mindst landsbyerne og landdistrikterne, som kæmper for at overleve, ville få dødsstødet.

Det er jo en kendsgerning, at mange tusinde danskere ikke har bybus eller S-tog til rådighed hvert tiende minut, ja, der er mange, som overhovedet ikke har mulighed for at bruge den offentlige trafik, når de skal møde på fabrikken eller på slagteriet 30-40 km hjemmefra tidligt om morgenen, når de skal køre børnene til spejder, idræt og andre aktiviteter, eller når de skal køre til vagtlægen midt om natten 30-50 km væk. Husk på, der findes også en verden vest for Valby Bakke, og at de mennesker, som bor dér, også har krav på en ordentlig behandling.

På baggrund heraf skal vi hele tiden huske, at benzinprisen kun er ét virkemiddel blandt mange andre, når vi skal begrænse trafikken negative miljøpåvirkning, og det skal vi.

Socialdemokratiet vil løse trafikproblemerne på en afbalanceret måde. Det skal bare ikke ske ved en snuptagsløsning, som vil gå ud over mange, mange mennesker, men derimod gradvis ved at inddrage mange af de virkemidler, der er lagt op til i »Trafik 2005«, som kommer til debat i Folketinget i næste måned.

(Kort bemærkning).

**Jes Lunde (SF):**

Jeg er enig med hr. Martin Glerup i, at der eksisterer et Danmark vest for Valby Bakke. Personlig mener jeg, at det er den køneste del, og det er derfor, jeg bor ovre i Jylland, så lad os være enige om, at der er nogle hensyn at tage.

Det, jeg bare ikke forstår, er, at hr. Martin Glerup nu tager det udgangspunkt, at der slet ikke er noget problem. Vi fik nemlig en liste over ting, der skulle gøres, og det er kendetegnende, at mange af de ting vil blive meget forstærket, hvis man sætter benzinprisen op.

Det med at få et skifte til kollektiv trafik og få gods fra vejene over på bane, er alt sammen noget, som kunne stimuleres kraftigt, hvis man var villig til at sætte benzinprisen dér, hvor den skulle være. Vi har ikke lagt op til en fordobling i morgen, som hr. Martin Glerup polemiserer om.

[Jes Lunde]

serer imod, men til at man mindst følger det niveau, der er i landene omkring os.

Hr. Martin Glerup sagde, at Danmark ikke er et benzinlavprisland, fordi vi ligger pænt i forhold til gennemsnittet i Europa, men jeg vil gerne spørge hr. Martin Glerup, om det eneste relevante at sammenligne med ikke er nabolandene.

Når vi tidligere har diskuteret benzinprisen i Folketinget – og der har en gang imellem været et flertal for at sænke den for at forhindre grænsehandel – har man kun kigget på, hvad benzinprisen var i vores nabolande. Er hr. Martin Glerup ikke enig i, at i øjeblikket er det faktisk sådan, at benzinpriserne er højere i både Sverige og Tyskland, end de er i Danmark?

(Kort bemærkning).

**Ikast (KF):**

I »Trafik 2005«, som regeringen har udgivet, står der meget tydeligt, at godstrafikken på landevejene udgør 95 pct. af hele godstrafikken i Danmark. Jeg har i min tid været meget indstillet på at overflytte den til den kollektive trafik, men har ikke fundet det muligt.

Vi kan tredoble den kollektive trafik, jernbanen, vi kan udvikle skibstrafikken, men alt i alt vil det højst komme til at dreje sig om mellem 15 og 17 pct. af, hvad der er af gods nationalt, fordi Danmarks struktur er således skruet sammen, at 95 pct. transporteres med lastbil.

Derfor er det forkert, at hr. Jes Lunde siger, at man kan regulere det ved hjælp af benzinpriserne. Når vi ved festlige lejligheder og store miljøkomsammener hører Socialdemokraterne tale, taler de ligesom hr. Jes Lunde. Så siger de nemlig, at benzinprisen skal være 11 kr., og ved virkelig festlige lejligheder, at målet må være 20 kr.

Det kan jo ikke lade sig gøre. Kunne det bare lade sig gøre at overflytte transporten, ville vi stemme for det med det samme, men hvorfor skal vi, der bor i landområderne og kun har lastbiler og vores egne biler og en meget, meget begrænset kollektiv trafik, straffes? Det er os, der bliver straffet, hver gang benzinpriserne bliver sat op. De seks store byer er fra centrum og 15 km ud dækket af kollektiv trafik, men det er de eneste steder i dette land.

Derfor vil jeg gerne spørge hr. Martin Glerup: Er det virkelig meningen, at benzinpriserne skal sættes op, eller er det kun ved festlige lejligheder, man siger det?

(Kort bemærkning).

**Martin Glerup (S):**

Til hr. Jes Lunde vil jeg gerne sige, at der er en mærkelig divergens i argumentationen, når han på den ene side argumenterer med, at det her drejer sig om en global miljøproblematik, og på den anden side skal vi kun sammenligne benzinpriserne med vores nabolandes.

Hr. Jes Lunde var selv inde på, at i USA brugte man mange gode midler til at få trafikken til at køre miljørigtigt, og det er dog et land, hvor benzinprisen kun er halvt så høj som i Danmark.

Jeg mener fortsat, at vi gør en meget stor indsats på det miljømæssige område. Vi er gået i spidsen med CO<sub>2</sub>-afgifter, vi har tårnhøje registreringsafgifter, vi har tårnhøje afgifter på benzin og olie, og vi bliver nødt til at køre videre ad den vej, men det kan ikke være det eneste virkemiddel, for det skal gøres på en måde, så folk kan være tjent med det, og sådan, at vi ikke ruinerer dem.

Til hr. Ikast vil jeg sige, at benzinpriserne i »Trafik 2005« er anslået til at stige med 50-60 pct. over en årrække, og det er da også muligt, at det kan finde sted, såfremt man kan indpasse det i en fornuftig takt.

(Kort bemærkning).

**Jes Lunde (SF):**

Hr. Martin Glerup kunne ikke forstå, hvorfor det var mest relevant at sammenligne med vores nabolande. Det er da sådan set meget enkelt, for det, der sætter grænserne for, hvordan Danmark kan handle, er, hvordan benzinprisen er i vores nabolande.

Hvis vi lagde os på en benzinpris, der var det dobbelte af, hvad den var i Tyskland, ville alle syd for Århus køre derned og tanke op, og så var der ingen miljøgevinst i det. Derfor er vi nødt til at kigge på deres benzinpris for at se, hvor højt vi kan gå op.

Det, at vi er nødt til at vurdere lokalt, hvor hurtigt vi kan gå frem, ændrer da ikke noget ved, at det er et globalt problem. Det synes jeg da hænger ganske udmærket sammen, og det er også sådan, vi hidtil har diskuteret tingene i Folketinget.

Hr. Ikast lagde op til, at Danmark er så vidtstrakt et land, at 95 pct. af godstransporten skal derud, hvor der ikke er jernbaner. Det

[Jes Lunde]

passer overhovedet ikke. Den meget store og voldsomt belastende del af den godstransport, som går gennem Danmark, går ad hovedfærdselsårenerne; der er meget trafik, som bare går direkte ned gennem Jylland langs jernbanelinjen.

Selvfølger er der masser af gods, der kan flyttes over på jernbane, men det forudsætter, at det kan betale sig, og derfor er man nødt til at gøre det dyrere at fragte det i lastbil. Det er så enkelt, så enkelt; det er en nødvendig politik og også den, jeg regner med trafikredøgørelsen lægger op til.

At regeringen så ikke vil foreslå det i praksis, synes jeg er bekymrende, men regeringen har forstået, at det i virkeligheden er det, der skal til.

(Kort bemærkning).

**Ikast (KF):**

På side 4 under godstransport står der udtrykkeligt:

»En undersøgelse af den nationale lastbiltransport indikerer, at 95 pct. af godsmængden er bundet til transport med lastbil nationalt.«

Det vil sige, at samtidig med man sætter benzinprisen op, bliver det også dyrere for personbiler, for lastbiler og for transport af anden art, herunder også jernbaner. Vi kan ikke mere end tredoble den internationale jernbanetransport, som vi taler om i dag, dvs. at vi i allerbedste tilfælde kommer op omkring 19-20 pct., og mere kan vores jernbanesystem ikke bære. Så det er urealistisk at hæve afgifterne på benzin, når vi ikke kan overføre den godsmængde, der ligger på landevejene, til jernbanerne eller coastertrafikken, og det kan man hverken i Danmark, i Skandinavien eller i den øvrige del af Europa. Målet for vores regering var at tre-doble jernbanetransporten, og det kunne vi gøre, men det ville altså kun give ca. 20 pct.

(Kort bemærkning).

**Martin Glerup (S):**

Til hr. Ikast vil jeg sige, at de 20 pct. altså også er udmærkede at tage med ind i vurderingen, når vi skal opfylde trafikhandlingsplanens målsætning.

Til hr. Jes Lunde vil jeg gerne sige, at regeringen bebrejdes, at den ikke vil foreslå det i praksis, men det er jo en sandhed med visse

modifikationer, idet en lang række virkemidler, bl.a. at vi skal have mere over på skinner, netop er indeholdt i den trafikhandlingsplan, som skal diskuteres i Folketinget, og som er regeringens oplæg til, hvad vi skal gøre for at få trafikken afviklet på en miljørigtig måde.

(Kort bemærkning).

**Jes Lunde (SF):**

Jeg er enig med hr. Martin Glerup i, at regeringen har nogle meget langsigtede planer om, hvad der skal ske i 1998, og hvad der skal ske senere, men det er stadig væk umuligt at forstå, hvorfor regeringen ikke nu vil gøre det maksimale på dette område. Regeringen erkender jo selv, at trafikhandlingsplanen ikke engang lægger op til nok på området. Der er behov for nye midler i forhold til dem, man selv har lagt frem, man erkender, at man ikke kan nå målene, hvorfor så ikke gøre alt, hvad der overhovedet er muligt her og nu? Hvorfor vente, udskyde tingene og begynde at holde ordførertale om, at vi ikke kan påføre danskerne dramatiske udgifter, når det, vi snakker om, er, at vi ligger omkring 1 kr. for lavt i forhold til det benzinprinsniveau, der tegner sig i vores nabolande? Det hænger jo ikke sammen med de miljøpolitiske holdninger, man har, og det synes jeg vi får illustreret i debatten i dag.

Til hr. Ikast vil jeg sige, at det da er muligt, at vores jernbanenet ikke har kapacitet nok, men så må vi sandelig udbygge kapaciteten, og så er det det, vi skal begynde at forhandle om i Folketinget i stedet for at bygge motorveje, så vi får endnu mere biltrafik.

**Formanden:**

Så går vi videre i ordførerrækken.

**Eva Møller (KF):**

Ordene natur, miljø, mangfoldighed og variation er kendte og benyttede af os alle sammen og ord, vi lægger vægt på både i debatten i almindelighed og specielt i miljødebatten.

For Det Konservative Folkeparti gælder dette med mangfoldigheden og variationen også, når vi taler om det danske landskab. For os er det en væsentlig ting, at det danske landskab med dets skove, dets bakker, dets bondgårde, dets landsbykirker, alt det, vi kender, bliver bevaret og kommer til at fungere og le-

[Eva Møller]

ve; vi ønsker det ikke som et frilandsmuseum. Det er også for Det Konservative Folkeparti væsentligt og vigtigt, at miljøet i bred forstand har det godt; det var ikke nogen tilfældighed, at Det Konservative Folkeparti var et af partierne bag den første miljølovgivning. Vi ønsker at bevare – der er endda nogle, der siger, at det er det eneste, Det Konservative Folkeparti vil – men sådan oplever vi det ikke selv. Vi siger tværtimod, at vi vil forandre for at bevare de værdier, der nu er at bevare.

Men vi vil ikke væk fra det danske landskab, og vi vil ikke have, at alle skal bo i bysamfund, dels fordi vi holder af det danske landskab, dels fordi vi ved, at miljøproblemerne gennemgående er langt, langt større, hvis befolkningen klumper sig sammen i bysamfundene; lad os huske, at det er dér, de store miljøproblemer opstår. Derfor har vi også fra konservativ side fremsat beslutningsforslaget om den bæredygtige vækst og udvikling i landdistrikter og landsbyer.

Vi vil ikke have dem affolket, som jeg sagde, vi vil ikke have familielandbruget til at forsvinde, og vi vil ikke gøre det umuligt for mennesker at bo på landet og arbejde i byerne. Vi er rent faktisk i Det Konservative Folkeparti glade for, at der findes endog særdeles mange mennesker i det danske samfund, som gider køre langt for at komme på arbejde, mennesker, som er villige til at gøre en indsats for at sikre den mobilitet på arbejdsmarkedet, som er nødvendig, hvis Danmark skal klare sig i den internationale konkurrence, mennesker, som for den sags skyld også står til rådighed den dag, opsvinget kommer – og vi tror alle sammen på, at opsvinget kommer – og mennesker, som kan modvirke flaskehalsene ved at være mobile.

Hvis vi desuden ser på det at bo i landdistrikterne, er det jo ikke kun et spørgsmål om transport til og fra arbejde, for hvis det var det, kunne vi vel – næsten da i hvert fald – løse problemet med kollektiv transport, selv om der altså findes mennesker med skæve arbejdstider. Det gælder, som hr. Martin Glerup nævnte, slagteriarbejdere, visse fabriksarbejdere og en stor del af personalet i sundhedssektoren. Hvis vi tager alle de mange unge mennesker med, som har brug for en uddannelse, og som vi er interesseret i skal have en uddannelse, ved vi også, at de har mødetider, der ligger

skævt i forhold til det, vi kan kalde almindelig arbejdstid.

Hvis man også vil give disse mennesker ude på landet en fornuftig tilværelse, give dem mulighed for at udnytte de mange kulturelle tilbud, der findes, og give deres børn mulighed for at få kulturelle oplevelser – jeg har netop set, at der er nedsat en regeringskommission, som skal undersøge, hvordan børn kan få flere kulturelle oplevelser – så er det altså noget, der er vigtigt for regeringen. Det har det altid været for Det Konservative Folkeparti; vi satses på og håber på, at forældrene kan give dem disse kulturelle oplevelser. Jeg bemærkede godt, at regeringen ville give dem de kulturelle oplevelser i institutionerne, men det skal da ikke genere os, hvis de får både og. Men hvis forældrene skal give deres børn disse kulturelle oplevelser, er det nødvendigt, at man kan blive transporteret. Det vil sige, at vi har brug for den individuelle trafik som et tilskud til den kollektive trafik, som også vi ønsker, og derfor kan det altså ikke hjælpe, at vi forhindrer den individuelle trafik i at fungere. Jeg tror ikke, at et eneste af disse mange mennesker, der bor i landdistrikterne, lige så lidt som nogen af os, der bor i bydistrikterne, forstadsdistrikterne, eller hvad man nu vil kalde det, synes, at Danmark benzinmæssigt er et lavprisland. Jeg har i hvert fald ikke mødt nogen, som sagde, at Danmark var det lavprisland, som SF skriver.

Hvis vi tænker ganske få år tilbage, var en af de tilbagevendende problemstillinger, vi behandlede i Folketinget, og som alle var indstillet på at gøre noget ved, grænsehandelen. Vi var bekymret over alle de mennesker i Jylland – jeg kan ikke engang nøjes med at sige Sønderjylland, og hvis jeg siger det sydlige Jylland, skal jeg såmænd nok også fortolke det vidt og bredt – der kørte ned syd for grænsen og købte ind, fordi benzinen var billig og momsen lavere. Vi så de problemer, det gav for det sønderjyske erhvervsliv. Er der da derfor nogen grund til nu at synes, at det er en katastrofe, hvis vi et kort øjeblik skulle opleve, at lidt af handelen nord for grænsen kom tilbage? Jeg vil gerne understrege, at der stadig væk er en stor momsforskel på Danmark og Tyskland, og derfor er tilskyndelsen for tyskerne til at købe andet end benzin i Danmark ikke nær så stor, som den i sin tid var for os til at købe både benzin og andre varer i Tyskland.



[Eva Møller]

Benzinlavprisland, siger SF i sin forespørgsel. Nu kan man selvfølgelig altid diskutere, hvad et lavprisland er, og hvad man skal sammenligne med, men jeg vil gerne sige, at hvis vi ser på minimumskravene, ligger Danmark over EU's minimumskrav; vi ligger rent faktisk ca. 13 pct. over for den blyfri benzins vedkommende og ca. 22 pct. over for benzinen med bly i. Det er selvfølgelig et bevidst udtryk for en miljøpolitisk linje, at vi ligger mest over, for så vidt angår den blyholdige benzin; det er den, der er mest skadelig for miljøet og derfor dér, hvor det er væsentligst for os at få nedsat benzinforbruget.

Jeg vil også gerne benytte lejligheden til at sige, at hvis man ser på bilområdet som helhed, er Danmark på ingen måde et lavafgiftssamfund, og når jeg siger som helhed, betyder det, at såvel benzinafgiften som vægtafgiften og registreringsafgiften skal inddrages. Hvis vi ser på alle disse ting, er det ikke nogen fordel at være bilejer i Danmark sammenlignet med langt de fleste af de lande, vi i øvrigt sammenligner os med; det fremgår også klart af en række af de korte bemærkninger, der har været forud for min ordførertale, så jeg skal ikke gå nærmere ind på tallene, men bare endnu en gang bemærke, at dette med at kalde os et lavafgiftssamfund på bilens område i hvert fald er helt forkert.

Jeg skal også minde om, at der jo var et samspil mellem benzinafgiften og vægtafgiften, hvor der blev talt om, at hvis man satte den ene op, skulle den anden ned. Jeg har ikke hørt noget forslag fra SF om, at vi nu skal sænke vægtafgiften, samtidig med at benzinafgiften sættes op, og jeg skal også gøre opmærksom på, at hvis man ser nationaløkonomisk på det, betaler bilafgifterne som helhed rigeligt de skader og udgifter, der påføres det danske samfund.

Jeg synes, det ville være meget mere interessant – og det lægger Det Konservative Folkeparti op til nu, ligesom vi gjorde i vores tid i regering – at vi satser på løsninger i stedet for afgifter, og heri indgår naturligvis den kollektive trafik. Det er nødvendigt med kollektiv trafik, men vi ved også, som jeg har sagt før, at den ikke kan løse alle problemer. Desuden siger al erfaring, at uanset hvor meget vi indtil nu har sat benzinafgifterne op, ønsker den danske befolkning den fleksibilitet, selvstændighed og mobilitet, der ligger i at være ejer af

egen bil. Men det ville jo være interessant, hvis vi kunne se på afgifterne, så det blev mere fordelagtigt at købe biler med efterbrænder eller katalysator. Vi ved, at vi ved at gå over til den type biler kunne fjerne 90 pct. af den forurening, der kommer fra udstødningen.

Det ville være dejligt, hvis vi kunne gå over til mere effektive biler. Det arbejdes der jo også på gennem de krav, vi stiller til de biler, der må importeres, og de biler, der må produceres i EU-landene. Det ville betyde, at vi kunne køre langt længere pr. liter benzin og dermed naturligvis også sænke forureningen.

Det ville være fordelagtigt med overordnede trafikmæssige løsninger. Men også her ved vi at det kniber, når der skal tales om overordnede trafikmæssige løsninger, som specielt tager hensyn til bytrafikken; man vil hellere satse på motorvejene i Jylland.

I Det Konservative Folkeparti vil vi gerne have overordnede trafikmæssige løsninger såvel på motorvejene i Jylland som i det indre København og i det storkøbenhavnske område. Vi har også stillet forslag om ændringer hertil i forbindelse med behandlingen af finanslovsforslaget.

Jeg skal endelig sige, at det selvfølgelig også er vigtigt at sætte det hele ind i en global sammenhæng. Det, vi kan gøre herhjemme miljømæssigt set ved at ændre bilismen, ville være ganske ringe, og derfor er det med tilfredshed, jeg skal konstatere, at vi gør meget for miljøet i en række af de lande, vi samarbejder med både i Øst, hvor vi ved at de tidligere fabrikker og specielt atomkraftværker forurener meget, og også i relation til ulandene.

(Kort bemærkning).

**Jes Lunde (SF):**

Efter det konservative indlæg tror jeg, det kan være en god idé at tilføje debatten et par fakta. For det første, at den store afvandring fra landdistrikterne er sket i en periode, hvor benzinpriserne er faldet.

Benzinpriserne er i dag de laveste, de har været i 30 år, og alligevel er det nu, vi har set affolkningen derude. Det kunne jo tyde på, at der også er andre faktorer.

Lad mig pege på sådan noget som centralisering af dagligvarehandelen og nedlæggelse af skoler. Det er noget, man nok burde tænke noget mere over frem for kun at diskutere benzin.

[Jes Lunde]

Det andet er, at vi ved, at det faktisk kun er 20 pct. af benzinen, som bruges i landdistrikterne. De 80 pct. bruges på transport i byområderne.

Dernæst vil jeg gerne spørge den konservative ordfører, om man nu har forladt de holdninger, der var på miljøområdet før regeringsskiftet.

Den tidligere konservative miljøminister, hr. Per Stig Møller, har jo udgivet en bog, der hedder »Kurs mod katastrofer«, hvori der bl.a. argumenteres for at holde fast i de holdninger, han havde som minister, da han var til Rio-konference for at diskutere klimakonventioner osv., og hvor han som minister selvfølgelig gik ind for højere benzinpriser, fordi det var nødvendigt for at løse miljøproblemerne.

Er de holdninger forladt af De Konservative? Mener man ikke det mere? Er hr. Per Stig Møller en enlig svale i den konservative lejr, som bare holder miljøfanen højt, men hvis synspunkter ingen dækning har hos De Konservative i øvrigt? Og mener De Konservative ikke, at der er brug for at gøre noget for at hamle op med de problemer, vi står over for?

(Kort bemærkning).

**Eva Møller (KF):**

Det Konservative Folkeparti er helt klar over, at landdistrikternes og landsbyernes problemer ikke alene løses ved, at man sænker benzinafgifterne eller undlader at forhøje dem – hvordan man nu vil udtrykke det. Vi har netop fremsat beslutningsforslaget, som jo inddrager en lang række andre elementer, for at give landsbyerne en mulighed for at eksistere.

I øvrigt kan jeg gøre opmærksom på, at Det Konservative Folkeparti selvfølgelig har holdninger til, at miljøets problemer skal løses. Men vi har også – og det havde vi også, da vi var i regering – den helt klare holdning, at Danmark ikke kan løse hele verdens problemer alene. Det kunne vi ikke, da vi havde en konservativ statsminister og en konservativ miljøminister, og det kan vi heller ikke med en socialdemokratisk statsminister og en socialdemokratisk miljøminister. Vi ville såmænd heller ikke kunne det – kan jeg sige til hr. Jes Lunde – med en Socialistisk Folkeparti-statsminister og -miljøminister.

Sådan er tingene ikke skruet sammen. Derfor arbejdede vi, da vi var regeringsparti, på, at

tingene skulle løses i en international sammenhæng. Derfor var vi imod den daværende oppositions forslag om, at Danmark skulle gå enegang på afgiftsområdet med CO<sub>2</sub>-afgifter. Derfor siger vi nu i øjeblikket, at vi ikke ønsker, at Danmark skal gå enegang med hensyn til benzinafgifterne. Og vi er ikke, som det er påvist af flere tidligere ordførere, det land i Europa, der har de laveste benzinafgifter. Vi ligger ca. omkring midten, og det mener vi er en rigtig placering for Danmark.

Vi går altså ind for internationale aftaler og internationale forhandlinger. Men vi ønsker ikke til skade for dansk erhvervsliv, at Danmark går enegang.

(Kort bemærkning).

**Aagaard (KF):**

I fortsættelse af de glimrende bemærkninger, som min partifælle fru Eva Møller lige har gjort, vil jeg gerne lige erindre hr. Jes Lunde om den situation, vi for ganske få år siden befandt os i, hvor vi jo havde et utroligt frådseri af benzin herhjemme ved først at transportere i tonsvis af varer ned syd for grænsen og så bagefter næsten fra Aalborg i nord til Storebælt i øst at suse ned i busser og privatbiler og hente disse varer hjem igen.

Nu har vi en situation, hvor det er ganske rigtigt, som hr. Jes Lunde siger, at gennemsnitsprisen i Tyskland er 6 kr. pr. liter over for de 5,32 kr., vi for øjeblikket har. Men situationen er jo, at i grænselandet er prisen ikke 6 kr. i Tyskland. Her har vi lige fået det svar fra skatteministeren, at prisen ligger på omkring 5,50 kr., og i den forbindelse vil jeg gerne sige, at jeg synes, det må være rigtigt, at nabolandene aftaler en pris eller har så ensartede priser som overhovedet muligt for ikke at få den modsatte effekt, selv om jeg da glimrende kan acceptere, at den detailhandel, som i mange år var hårdt trængt i Sønderjylland, nu måske får en lille håndsrækning med modsat fortegn.

(Kort bemærkning).

**Jes Lunde (SF):**

Jeg er helt enig i hr. Aagaards beskrivelse af, at vi havde en voldsom grænsehandel forholdsvis kort tid siden, og vi var jo også enige om her i Folketinget at gøre en indsats mod den. Vi indgik faktisk nogle aftaler, som SF og-

[Jes Lunde]

så var med i, for at komme det dér til livs, og det lykkedes.

Det, vi oplever i øjeblikket, er jo det modsatte. Hr. Aagaard oplyste lige, hvad der er fuldstændig rigtigt, at selv om det generelle prisniveau i Tyskland er 6 kr. pr. liter benzin, er prisen kun 5,50 kr. i Flensborg. Og hvorfor det? Jamen det er da selvfølgelig, fordi den nordlige ende af Tyskland er nødt til det, fordi vi ligger så lavt som 5,32 kr. Vi presser deres benzinpris ned, fordi de er nødt til at tage forholdsregler imod grænsehandel. Så billedet er vendt i øjeblikket: Det er Danmark, der dumper benzinprisen i forhold til vores nærområde, og det synes vi er fuldstændig uforståeligt på baggrund af, hvad der miljømæssigt er brug for.

**Filt Jensen (V):**

Regeringen fremlagde i oktober en – efter min mening dog noget vattet – handlingsplan for landdistrikterne, og for nylig behandlede vi her i Tinget beslutningsforslag nr. B 42, forslag til folketingsbeslutning om en bæredygtig vækst og udvikling i landdistrikterne.

Når disse emner har optaget regering og Folketing, har det sin rod i den affolkning, der sker i landdistrikterne. Skoler, brugsforeninger og mange andre serviceorganer forsvinder fra landsbyerne. Tomme huse, tomme landbrugsbygninger er svære at sælge, kreditforeninger og banker bliver bebrejdet, at de er tilbageholdende med lån.

For landdistrikterne og for samfundet er det et alvorligt problem, og der kan leveres mange gode forslag til, hvorledes problemet løses eller i det mindste mindskes. Der er blot ingen af forslagene, der gavner, hvis transportomkostningerne ikke kan holdes nede. Det var og er en alvorlig fejl at forringe befordringsfradraget, og det er en endnu større fejl at forhøje benzinafgifterne. Intentionerne om, at man skal bruge den kollektive trafik, duer ikke derude i landdistrikterne, for der er ikke nogen kollektiv trafik, eller hvis der skulle være en bus, går den måske den forkerte vej, eller den går så sjældent, at den ikke er anvendelig.

Fru Vibeke Grønbæk nævnte Holland som særdeles veludbygget med kollektiv trafik og sagde, at vi måtte gå i samme retning. Nu er der den forskel på Holland og Danmark, at Holland har en befolkningstæthed, der er omkring fem gange så stor som den, vi har i Dan-

mark. Derfor er der helt andre muligheder dér for kollektiv trafik ude i landdistrikterne. Hvis man vil udbygge den kollektive trafik ude i landdistrikterne mere, end den er i dag, vil det sandsynligvis blive endnu mere miljøbelastende, for tomme eller næsten tomme busser er mere miljøbelastende end personbiler. Vil man have et mobilt arbejdsmarked – og det ønsker vi jo, det er nødvendigt – så bliver transportafstandene store, og derfor er det nødvendigt at have lave transportomkostninger.

Jeg kommer fra grænselandet, og jeg har oplevet den periode, hvor folk fra store dele af for ikke at sige fra hele Jylland og Fyn valfartede til grænsen. Handelen med benzin var den store magnet. På vejen til grænsen holdt bilerne ind ved de danske tankstationer og tankede 5 l benzin, så de lige kunne nå over grænsen. Der var mange, der fejlbereggede, og derfor så man dem komme spadserende med en dunk i hånden, og der var lang vej at gå, for de sønderjyske tankstationer var blevet nedlagt én efter én. Når de kom syd for grænsen, købte de meget andet ud over benzin. En enkelt tankstation syd for grænsen solgte daglig 50.000 l benzin, årlig blev det til 18 millioner liter. Med den afgift, der dengang var i Tyskland, var det 54 mio. kr. fra denne ene tankstation, der indgik i den tyske statskasse – penge, der lige så godt kunne være havnet i den danske statskasse. At bagagerummet så ved samme lejlighed blev fyldt med øl og vin og sukker, var kun at føje spot til skade.

Men ved at sænke benzinafgiften og afgiften på øl og vin er det lykkedes – set fra et dansk synspunkt – at få det vanvid stoppet.

Nu er vi i den situation, at billedet til dels er vendt. Jeg talte med ejeren af en tankstation, der ligger lige nord for grænsen; han har her i januar øget sit daglige benzinsalg med 60 pct., og holder det tal uændret året igennem, vil det blive til over 1 mio. l alene for hans vedkommende i salg til tyskere fra syd for grænsen, og afgifterne til staten vil blive mellem 3 og 4 mio. kr. bare fra den ene tankstation, og det kan vi vel i og for sig ikke have noget imod. Han forventer en fortsat stigning året igennem.

Der er jo det ved det, at dette, at mennesker kommer fra syd for grænsen, kører op nord for og tanker, har en afsmittende virkning på supermarkeder og andre handlende.

[Filt Jensen]

For den pågældende tankstations vedkommende kan jeg fortælle, at omsætningen i vaskehallen var steget med 30 pct. her i januar måned.

Det, vi har sat til i de forgangne 15 år, er der en mulighed for at hente hjem nu. Vi er da ikke uenige i, at biltrafik som så meget andet er miljøbelastende, men i stedet for at genere privatbilismen og landdistrikterne vil vi i Venstre hellere medvirke til at reducere miljøbelastningen ved f.eks. hen ad vejen at komme i gang med at blande ætanol biobrændsel i benzinen af hensyn til landdistrikterne, som dog trods alt er 20 pct. af befolkningen.

Af hensyn til det mobile arbejdsmarked og til grænsehandelen vil al forhøjelse af benzin-afgifterne være ufornuft.

Venstre kan derfor ikke støtte SF's forslag.

#### Tommy Dinesen (SF):

Det forekommer mig, at det sidste indlæg fra hr. Filt Jensen handlede meget om, at det er nødvendigt at lave noget, således at man ikke sælger alt det benzin.

Jeg synes ikke, det var gode argumenter, der kom for en begrænsning af, at man på den anden side af grænsen kan sælge 1 mio. l benzin, for det viser da klart det komplet tåbelige i, at folk skal ligge og køre derhen, hvor der er billig benzin, for når de gør det, får man ærligt talt mere forbrug af benzin. Det er vel ikke den måde, man skal lave trafikplanlægning på.

Det minder lidt om, hvad jeg læste i bladet Bil og Motor her til morgen, da jeg kørte ind. Her kunne man se, at automobilhandlerne havde gennemdiskuteret problemet og skrevet noget om den nye landstrafikplan, som vi skal behandle her i Tinget i næste måned. Den er der nogle visioner og mange gode tanker i, men de gør selvfølgelig tykt nar af, at der er nogen her i Folketinget, der kan tænke på at begrænse bilismen, fordi den forurener, som den gør. Det har de overhovedet ikke med i deres tanker. Det kan de overhovedet ikke fatte. Det drejer sig om at sælge nogle biler, ikke om, at vi har en kollektiv trafik.

I den landstrafikplan, jeg lige har omtalt, siges det, at transportarbejde med bil er steget 75 pct. siden 1970, og hvis der ikke sker noget frem til år 2005, vil det stige fra 71 pct. til 75 pct.

Der er tilsyneladende ikke nogen i Folketinget – i hvert fald ikke noget flertal – der vil være med til at lave begrænsninger på disse områder.

Når man ude omkring i landet taler om trafik, og hvorledes man skal prøve på at begrænse benzinforbruget, fordi bilerne sviner miljøet til, og man så nævner, at man kan sætte benzinprisen op med 1 kr., så møder man med det samme en fantastisk stor modstand.

Men det gør man ikke bare ude i landet, det gør man desværre også i regeringen. For en lille måneds tid siden havde Politiken en artikel, hvori der stod, at de danske benzinpriser skulle stige med det samme som det, man regner med de stiger i Tyskland, nemlig 60-70 øre, og da måtte hr. Stavad erklære, at det skam ikke var regeringens politik. Regeringens politik er noget med 1,10 kr.

Samtidig med at man laver en udmærket landstrafikplan på dette område, hvor man er enig i de holdninger, som hr. Jes Lunde har givet udtryk for, synes jeg, at der er én ting, der mangler i dette her, og det er den styring, der skal være, hvis man virkelig vil gøre noget for at få bilismen begrænset, ikke således at bilismen skal forbydes, som hr. Jes Lunde også har været inde på – det er der jo nogen der mener at vi tror i SF – men den skal begrænses, for ellers har vi ikke nogen styring på dette område, og vi har heller ikke nogen kollektiv trafik om 10 år.

Det, som regeringen f.eks. foreslår i landsstrafikplanen, er:

- »1. Påvirkning af trafik- og transportarbejdet omfang og fordeling på transportmidler.
2. Forbedring af alternativerne til biltransport.
3. Begrænsning af forureningsproblemerne.
4. Nyorientering af trafikinvesteringerne.
5. Styrkelse af planlægning og forskning på trafikområdet.«

Det er tanker, som vi kan tilslutte os, og som regeringen altså også er enig i, kan jeg forstå på CD, for de er jo en del af regeringen.

Hver gang vi diskuterer trafik og benzinforbrug i Folketinget, kommer der især fra Fremskridtspartiet og vel også »det konservative motorvejsparti«, som jeg en gang imellem siger, mindst 20 folketingsmedlemmer, der alle sammen siger, at veje giver vækst. Det er aldrig bevist, og jeg har gang på gang efterlyst bevist

[Tommy Dinesen]

for, at veje giver vækst. Det kommer sikkert aldrig, og der er i hvert fald ikke nogen, der kalder sig trafikpolitikere eller trafikforskere, som vil bekræfte, at det er rigtigt.

Der har været utallige vedtagelser her i Folketinget gående ud på, at vi skal forsøge at begrænse bilismen, især godstransporten, at vi skal sørge for, at der kommer mere over på bane og skib, men det kniber, når vi skal have det til at fungere. Vi håber selvfølgelig, som SF's ordfører har været inde på, at der vil være opbakning fra de politiske partier til det foreliggende forslag. De har sådan set sagt noget lignende før, og derfor går vi selvfølgelig ud fra, at man stemmer for det forslag, der foreligger.

**Formanden:**

Jeg skal her afbryde forhandlingen og udsætte mødet. Det genoptages i dag kl. 13.00.

Mødet udsat kl. 11.50

Mødet genoptaget kl. 13.00

Forhandlingen genoptoges.

**Aage Brusgaard (FP):**

Det er jo ikke just et tilløbsstykke her i salen sådan lige efter en middagspause, men så er det godt, vi har nogle tilhørere deroppe, sådan at vi ikke helt taler for tomme stole.

Når SF i dag rejser en forespørgselsdebat om, hvorvidt Danmark skal være et benzinlavprisland, skyldes det, at vore nabolande, senest Tyskland, har sat deres afgifter på benzin kraftigt i vejret. I juni vedtog Folketinget lov nr. 489, og i bemærkningerne til lovforslaget står der, at Danmark altid bør være på linje med Tyskland, hvad benzinafgift angår.

Da Tyskland ved årsskiftet hævdede sine afgifter mere end forventet, sakkede Danmark imidlertid bagud. Derfor er det naturligt for et parti som SF straks at gribe chancen til endnu en gang at argumentere for forhøjelse af benzinafgifterne og begrunde det med et bedre miljø, således at den kollektive trafik kan blive styrket på bekostning af privatbilismen i Danmark.

Spørgsmålet er så, om benzinafgifterne burde forhøjes. Det mener Fremskridtspartiet som udgangspunkt ikke, og det har vi følgende begrundelser for:

For det første er de danske afgifter højere end de minimumskrav, det nuværende EU-direktiv angiver. Dette direktiv anbefaler priser på 337 og 287 ecu pr. m<sup>3</sup> blyholdig og blyfri benzin, mens de nuværende danske priser ligger på 409 og 323 ecu. Det vil altså sige, at vi ligger langt over de vejledende normer, som EU har fastlagt.

For det andet er det oplagt, at beskatningen af biler med den samlede sum af registreringsafgifter, vægtafgifter og benzinafgifter så rigeligt følger med vore nabolandes. Der er jo reelt ikke nogen anden forbrugsgenstand her i landet, der er omfattet af så mange skatter og afgifter, både i anskaffelse og drift, som lige netop den private bil.

For det tredje er det ganske urimeligt at hævde, at Danmark har problemer med trafikken. Måske er der lidt besvær i myldretiden herinde i Københavnsområdet, men ellers er der mange udlændinge, der er forbavsedede over den lille trafikmængde, der er f.eks. her i København i forhold til andre storbyer.

Når man har gjort sig klart, at bilisterne allerede er de hårdest afgiftsbelagte, må man naturligvis gøre op med, hvordan man kan tage hensyn til miljøet. Det, SF ønsker, er at få afgiften på benzin gjort så omfattende, at det reelt ikke er muligt for mennesker at have råd til at tage egen bil til og fra deres arbejdsplads.

Fremskridtspartiet mener, at vi i stedet for at satse på flere urimelige afgifter bør satse på andre løsninger. Erfaringerne viser jo ganske tydeligt, at borgerne ønsker at eje og køre i en privat bil, fordi det giver ubegrænset bevægelsesfrihed. Den bevægelsesfrihed er jo også samfundsgavnlig, fordi den gør arbejdsmarkedet mindre stift geografisk set. Selv SF må kunne indse, at højere afgifter på benzin vil medføre total affolkning af vore landsbyer, vores randområder, med stor boligangel til følge inde i storbyerne, når alle skal flytte herind.

Fremskridtspartiet anerkender naturligvis, at et velfungerende samfund også har brug for et velfungerende kollektivt trafiksystem, og det mener vi faktisk også vi i høj grad har her i Danmark. Vi har rutebiler, vi har tog osv.; alle kan komme frem og tilbage.

At forhøjede benzinafgifter ikke medfører nævneværdige ændringer i passagertallet i den kollektive trafik, har vi set bl.a. under oliekrisen, hvor benzinpriserne var skyhøje, men

[Aage Brusgaard]

hvor den kollektive trafik brugerantal faktisk ikke steg, således at underskuddet på den kollektive trafik steg, samtidig med at vi hævede priserne på benzin.

Den eneste måde at komme problemerne med de gamle forurenende biler til livs er – og det må være et af argumenterne for at hæve benzinprisen, at folk kører mindre – at registreringsafgiften nedsættes på biler her i landet til et niveau, der ligner niveauet i vore nabolande og de øvrige EF-lande. Det ville være en økonomisk fordel for bilisterne, hvis de kunne skifte den gamle bil ud med en ny benzinbesparende. Afgifterne i Tyskland er meget lave, mens de danske biler er belagt med mange afgifter i forvejen, altså både registreringsafgifter, vægtafgifter og benzinafgifter, så vore afgifter ligger langt over deres.

Endelig vil jeg lige nævne, at den nedsættelse af benzinafgiften på ca. 1 kr., der blev vedtaget her for ca. 1½ år siden, jo blev opvejet af, at vægtafgiften blev forhøjet med 55 pct., således at bilisterne det år ikke kom til at køre billigere ved, at benzinprisen faldt lidt, for det blev opvejet af højere vægtafgift.

Så vil jeg afslutningsvis sige, at SF af miljøhensyn burde være talsmand for, at registreringsafgifterne på nye biler nedsættes, i stedet for at benzinpriserne hæves. Det ville give miljømæssige besparelser og forbedringer.

**Svend Aage Jensen (CD):**

Selv om denne forespørgsel minder en hel del om politisk drilleri, vil jeg alligevel på CD's vegne sige tak til SF – der jo har rejst den – fordi det giver en kærkommen anledning til at få slået nogle ting fast.

For det første om miljøhensynet: Det er alle vel enige om er noget vigtigt, både nationalt og globalt, for Danmark har jo bl.a. tiltrådt klimakonventionen i Rio.

Princippet om, at det er forureneren, der skal betale, kan vi heller ikke skændes specielt meget om; men vi kan diskutere, hvilke instrumenter der skal bruges, og hvordan byrderne skal fordeles. I et eller andet omfang deltager vi jo alle i den forurening, der finder sted, men bilisten er til stadighed et godt offer.

Med al respekt for miljøministerens kærlighed til motion på cykel gennem byen er cyklen altså ikke et alternativ til motordrevne persontransportmidler. Hvis det var tilfældet, havde

vi nok kun haft en brøkdel af de personbiler, vi har i dag, for hvem ville da være så tosset at betale tre bilers pris for at købe én? Bilisterne afleverer så uhyrlige afgiftssummer i statskassen – herunder også i benzinafgift – at de rigeligt betaler for deres tilstedeværelse.

Sammenlignes antallet af personbiler pr. 1.000 indbyggere i Danmark med de øvrige europæiske lande, fandt man i 1991 kun 3 lande, der lå lavere, nemlig Grækenland, Irland og Portugal, og jeg har ikke fantasi til at forestille mig, at vi kommer endnu længere ned, fordi man skaber ordentlige og mere sikre forhold for cyklisterne – men det skal man da gøre, ikke mindst for børnenes skyld.

Så er der den kollektive trafik som alternativ til kørsel i egen bil. Selvfølgelig hører det med til en ordentlig infrastruktur at have busser og tog, der kører tit nok og præcist nok og har en rimelig komfort – ellers er der slet ingen, der vil bruge dem – men i de tyndt befolkede egne af landet vil det være urimelig dyrt at udbygge den kollektive trafik, så den kan dække folks daglige behov. Her er CD helt enige i det, der siges i trafikhandlingsplanen:

»I landdistrikterne er bilen næsten uundværlig på grund af de lange afstande til arbejde, butikker, venner, familie osv.«

Hverken regeringen eller CD har hensigter i retning af at affolke landområder eller landsbyer ved at gøre den del af befolkningen til syndebug i misforstået omsorg for miljøet.

De store byområder har deres egne problemer, hvor der selvfølgelig skal planlægges sådan, at der kan ske en passende trafikafvikling, og hertil hører også et veludbygget og velfungerende system for kollektiv transport, men CD vil ikke være med til at lægge byerne øde ved at indføre alle mulige restriktioner for at holde bilerne ude af byerne med alle de ødelæggende konsekvenser, det vil have for forretningslivet og bylivet i øvrigt.

Der er heller ikke belæg for at antage, at høje priser på benzin er nok til at få folk til markant at foretrække busser og tog; selv de skrappeste afgifter flytter kun nogle få procent. Her vil jeg også tillade mig et lille citat fra regeringens trafikhandlingsplan:

»Bilen er fleksibel, komfortabel og hurtig. Den åbner mulighed for dør til dør-transport, og man bestemmer selv rute, rejsetidspunkt og rejseselskab.«

[Svend Aage Jensen]

Men for at skabe et behageligt miljø at bo og færdes i – i CD synes vi heller ikke om at blive kvalt i støj og møg, når vi går på gaden – er der god mening i at skabe parkeringsmuligheder, herunder bygge parkeringshuse, uden for centrum, så man tager det sidste stykke til bens, på cykel eller pr. bus.

Lad mig også understrege, ligesom skatteministeren har gjort i sin besvarelse, at Danmark er et af de lande, hvor det er dyrest at anvende personbil. Det taler ikke for at bruge afgiftsinstrumentet yderligere nu, selv om Tyskland har hævet sine afgifter førend forventet.

I det hele taget ligger benzinafgiftspolitikken fast frem til 1998. Den tilpasning, der blev foretaget her i Danmark, var en fremrykning af de aftalte forhøjelser i 1994 og 1995, og provenuet bliver nu brugt på en måde, der er god for miljøet.

Der er givet en tilskyndelse til at skifte de ældste og mest forurenende biler ud med en ny eller nyere gennem den skrotningspræmie, der er indført, og som CD selvfølgelig har været varm tilhænger af. Guleroden er at foretrække frem for pilsken. Det er et godt princip. Om bilparkens alder i Danmark vil jeg gerne sige, at det jo er et tveægget sværd at blive ved med at gøre bilerne så dyre både at anskaffe og at køre i, for derved får man netop disse osende skrotbunker til at køre rundt og skade miljøet, og det får man altså i sidegevinst.

Til dem, der så ivrigt taler for afgiftsharmonisering netop nu, vil jeg sige, at de jo undlader samtidig at foreslå f.eks. harmonisering af registreringsafgiften. Det er de ikke rigtig interesseret i, men her kunne man da godt få CD i tale.

Men tilbage til guleroden, som vi også kender fra den differentierede afgift på henholdsvis blyholdig og blyfri benzin. Vi har den opfattelse i CD, at der meget gerne fremover må indbygges incitamentener i afgiftspolitikken til, at bilerne hurtigst muligt skiftes ud med mindre miljøbelastende og mere brændstoføkonomiske nye biltyper, efterhånden som den teknologiske udvikling bringer dem på markedet. De teknologiske fremskridt arbejdes der stærkt på i bilindustrien, ikke mindst i USA, hvor man har været førende i kravene til bilernes emissionsnormer, som jo er et andet instrument til begrænsning af miljøbelastningen, og hvor Danmark er underlagt de krav, der løbende fastsættes inden for EU.

I en verden, hvor man skal prøve at tilgode-se de modstridende hensyn, der ligger i både at ville have lov til at køre bil og samtidig at ville beskytte miljøet, er der god grund til at regne med hjælp fra forskning og teknologiudvikling, både hvad angår biler og brændstof. Det vil også tilgodese bekæmpelse af forureningen fra de kollektive trafikmidler og alle andre transportmidler, der bruger fossilt brændstof. Disse er skam heller ikke miljømæssigt omkostningsfrie. Man kan bare studere sammenlignende oversigter over energiforbrug og emission af de forskellige udstødningsgasser; de viser noget ganske andet, specielt om færgerne. Og hvad med flytrafikken? Den er der aldrig nogen der taler om.

Til slut skal jeg huske at nævne grænsehåndelen. For øjeblikket er der benzinprismæssigt dansk fordel i forhold til Tyskland, og det giver ikke CD anledning til de store skruller; det vil udjævne sig igen. Og Tyskland har måske akut behov for at bruge afgiftsskruen af andre grunde end miljøhensyn; det kan vist ingen se bort fra eller mangle forståelse for.

Endelig skal jeg takke begge ministre for deres indlæg og citere fra »Trafik 2005« om fleksibilitet på arbejdsmarkedet:

»Mange mennesker er afhængige af bil for at kunne udføre deres erhverv, og bilen er ofte helt nødvendig for at kunne udføre aften- og natarbejde. I den nuværende situation kan det være nødvendigt at køre langt for at få arbejde, også fordi det kan være svært for begge voksne i en husstand at få arbejde i nærheden af hjemmet.«

For en ordens skyld vil jeg tilføje, at CD naturligvis ikke kan stemme for SF's dagsordensforslag.

(Kort bemærkning).

**Jes Lunde (SF):**

Når vi kom til CD i ordførerrækken, havde jeg regnet med at få en rigtig forsvarstale for bilen, og det fik vi da også. Vi fik den vel så overdrevent, at det ikke rigtig holder.

Vi fik at vide, at cyklen aldrig kunne være et alternativ til bilen. Det kan den da i masser af tilfælde. Miljøministeren har fortalt os her i dag, at 80 pct. af energiforbruget til biltrafikken ligger i byerne, hvor der jo er masser af muligheder for på de kortere afstande at cykle eller bruge kollektiv trafik i stedet for at køre i bil.

[Jes Lunde]

Hr. Svend Aage Jensen var inde på, at han mente, at en benzinprisforhøjelse kun ville flytte nogle få procent til den kollektive trafik, så det kunne ikke rigtig nytte noget. Dér må jeg pege på, at Arbejderbevægelsens Erhvervsråd i december 1993 har offentliggjort en analyse, som viser, at den kollektive trafik har tabt 30 pct. i forhold til privatbilismen, netop fordi benzinpriserne er faldet og faldet og faldet. Benzinpriserne er reelt faldet med 45 pct. i løbet af det tiår, de har været opgjort, og det er årsagen.

Undersøgelsen viser samtidig, at det sagtens kan være anderledes. Hvis man sørger for, at prisforholdene er ordentlige, sådan at den kollektive trafik er konkurrencedygtig, er det noget, der med det samme afspejler sig i øget trafikmængde til den kollektive trafik og mindre bilisme. Jeg ved ikke, om hr. Svend Aage Jensen er bekendt med analysen; ellers vil jeg gerne forære ham en kopi, så CD næste gang kan være klar over, at det altså kan lade sig gøre.

Det er muligt, at CD er imod det – det tror jeg gerne, for det afstemningsmønster, der tegner sig i denne sag, kunne tyde på, at CD er imod, og at de oven i købet får lov til at blokere regeringspartierne, så de ikke må gøre, hvad de gerne ville – men CD bør have nogle flere facts på bordet i denne her omgang, så de ikke kun snakker om deres følelser for bilen, men også ved, hvad der faktisk kan lade sig gøre, hvis man vil gøre noget for miljøet i denne sag.

(Kort bemærkning).

**Svend Aage Jensen (CD):**

Dér, hvor vi kan være enige, er, når det drejer sig om trafikken i storbyområder, specielt i Københavnsområdet; her er jeg da overbevist om, at cyklerne godt i en vis udstrækning kan erstatte bilerne. Men med det vejrlig, vi har i Danmark, er det altså ikke altid nogen større fornøjelse for, skal vi sige, alle mennesker at komme ud at cykle. Og det kan absolut heller ikke altid være gavnligt for helbredet; det kan det være i nogle sammenhænge, hvis vejret er ordentligt, men der er altså også nogle mennesker, som går hen og får infektioner osv., hvis de kommer ud i regnvejrr eller lignende på cykel.

Men hensyn til den kollektive trafik er vi da også enige om, når det drejer sig om Københavnsområdet, at vi selvfølgelig skal have en

kollektiv trafik, og den skal da være så attraktiv, at folk bruger den – og det mener jeg den er i København – men den kan ikke totalt erstatte personbilen.

Men det er min helt klare opfattelse, at langt, langt de fleste af de kilometer, der bliver kørt uden for storbyområderne, kun kan køres i bil, for dér kan man ikke hensigtsmæssigt anvende kollektiv trafik, og dér er cyklen totalt illusorisk.

**Tredje næstformand (Lilli Gyldenkilde):**

Vi går tilbage til ordførerrækken.

**Vibeke Grønæk (RV):**

»Hvad er den miljømæssige begrundelse for at gøre Danmark til et benzinlavprisland?« spørger SF. Miljøministeren og skatteministeren har givet deres svar.

Det Radikale Venstre kan sige, at Danmark ikke skal være et lavprisland på benzinområdet; men det er også klart, at der ligger skattepolitiske hindringer på nuværende tidspunkt, som vi ikke kan se bort fra og ej heller vil løbe fra. Sådan er vilkårene i politik.

Men sådan som det er i dag, behøver det jo ikke nødvendigvis at være i fremtiden. Det Radikale Venstre ønsker miljøafgifter, der kan være med til at påvirke borgernes adfærd i mere miljørigtig retning; ingen tvivl om det. Men vi må minde om skattereformen, som jo aflastede indkomstskatten og indførte nye miljøafgifter og forhøjede nogle af dem, der var der i forvejen. Ved skattereformen lagde vi os fast på en vis benzinafgiftsstigning i de kommende år, og vi sagde til befolkningen, at nu var niveauerne lagt fast, så man havde noget at indrette sig efter. Derfor ligger der altså nogle bindinger.

Tyskerne har for nylig forhøjet deres benzinpriser, og det er klart, at vi må se, hvad det afstedkommer. Måske bliver vi nødt til at følge efter. Det Radikale Venstre vil ikke ryste på hånden, når der er tale om at øge benzinafgifterne.

Men der er altså stadig væk disse bindinger. Regeringen har lovet, at de grønne afgifter ikke vil øge det samlede skattetryk. Det står Det Radikale Venstre selvfølgelig ved, det er en aftale, og derfor kræver en forøgelse af benzinpriserne på nuværende tidspunkt, at man finder nogle andre skatter eller afgifter, som man



[Vibeke Grønbeek]

kan nedsætte. Og det har vi ikke noget bud på endnu.

Men fremtiden må være, at vi ændrer vores adfærd, når der er tale om bilisme; der er ingen vej uden om. Vi har nogle mål, vi skal nå – og her tænker jeg selvfølgelig på »Trafik 2005« – for det er helt tydeligt, at vi må begrænse vores energiforbrug og hermed også vores CO<sub>2</sub>-udslip.

Der er selvfølgelig mange måder, hvorpå man kan ændre trafikadfærd og de miljømæssige konsekvenser, som den stigende bilisme forårsager. Dette har miljøministeren også redegjort for i sin tale. Benzinafgiften er jo kun en af disse løsningsmuligheder, men den er et vigtigt redskab, og i sidste ende er den nok det mest effektive.

Vi er helt enige i, at den skæve udvikling i forholdet mellem priserne på benzin og kollektiv trafik siden 1980 kræver politisk modsvar, således at transportpriserne i højere grad kommer til at afspejle de samfundsøkonomiske omkostninger ved de enkelte transportformer og herunder også deres miljøbelastning.

Vi er opmærksomme på det problem, som specielt tegner sig i landdistrikterne, når vi taler om transport. Der er der borgere, der i dag er helt afhængige af deres bil, fordi den kollektive trafik ikke kan dække behovet, men løsningen er ikke kun en nedsættelse af benzinpriserne, fradrag eller lignende.

Hvorfor bruger man egentlig ikke nogle flere ressourcer på at undersøge trafikstrukturen på det kollektive område? Jeg ved udmærket godt – også som kommunalbestyrelsesmedlem i en landkommune – at det er svært at planlægge en funktionel kollektiv trafik, men der er mange forsøgsprojekter i gang, og disse må og skal styrkes. Det er forrykt, at store, tunge busser kører rundt på små biveje i yderområderne. Det belaster miljøet, og det fordyrer den kollektive trafik. Jeg tror, at fremtiden er teletaxaer og lignende. Dette vil medføre et bedre miljø og en billig transport, og det vigtigste: at befolkningen i landdistrikterne kan blive i området.

Vi er enige med SF i, at Danmark har forholdsvis lavt benzinpriser set i forhold til vores nabolande, og at det må ændres, men det kan altså på grund af skattepolitiske bindinger ikke lade sig gøre her og nu. Derfor kan vi ikke i dag støtte dagsordensforslaget fra SF; men

intentionerne i dagsordenen vedrørende det globale miljøsyn er vi helt enige i. Det Radikale Venstre vil ikke gøre Danmark til et benzinlavprisland.

(Kort bemærkning).

**Kim Behnke (FP):**

Det var et par af bemærkningerne fra fru Vibeke Grønbeek, der kaldte mig herop.

For det første var der spørgsmålet om, hvorvidt det er muligt at forhøje benzinafgifterne og så sænke nogle andre skatter. Der kunne jeg forstå på den radikale ordfører, at man ingen ideer havde til, hvad det så skulle være.

Her ville det jo være nemt at gå ind og reducere f.eks. registreringsafgiften, som er verdens højeste: 180 pct. plus 25 pct. moms betaler vi jo i Danmark. Eller vi kunne gå ind og sænke vægtafgiften. Vægtafgiften er jo noget af det mest asociale, vi overhovedet har. Det pensionistægtepar, der har en gammel Volvo Amazon og kun kører på tur én gang om ugen eller én gang om måneden, betaler vægtafgift, uden at der er noget sagligt argument for det. Så der er nok af muligheder, hvor man inden for bilområdet kunne sænke nogle af de urimelige afgifter, der er, hvis man endelig vil diskutere at forhøje benzinpriserne ud fra miljøbetragtninger.

Der er jo ingen miljøbetragtninger bag vægtafgiften. Vægtafgiften tjener udelukkende til at skrabe nogle penge i statskassen. Man kan heller ikke sige, at den er der, fordi folk slider på vejene – mens der jo er fuldstændig parallelitet mellem forbrug af benzin og antal kørte kilometer. Så der var en mulighed, hvis det var det, man var interesseret i.

Så til spørgsmålet om, hvorvidt det er hensigtsmæssigt at have store rutebiler til at køre rundt i landdistrikterne med en chauffør, der sidder og synger »Hele ugen alene«. Det er jo heller ikke hensigtsmæssigt, og det er fuldstændig rigtigt, at det i langt de fleste tilfælde var billigere at bede en taxa om at bringe de to eller tre passagerer, som der er brug for at få fragtet, derhen. Det synes jeg bestemt var en bemærkning, der var perspektiv i, men hidtil har der jo været den holdning, at det skal være 45-personers-busser, der skal ligge og tromle rundt, og det skal være SiD-organiserede chauffører, der sidder der osv., osv. Hele den dér betontænkning møder man jo, når vi forsø-

[Kim Behnke]

ger at diskutere alternative muligheder, men jeg håber, at fru Vibeke Grønbæk vil lade nogle af de ideer påvirke regeringen.

(Kort bemærkning).

**Jes Lunde (SF):**

Jeg tror, hr. Kim Behnke er noget bagud i forhold til virkeligheden. Der er faktisk masser af steder, hvor man bruger telebusser og andre arrangementer, hvor det er små biler, som står for den kollektive transport i landdistrikterne, og det er da også yderst fornuftigt.

Jeg ville bare kvittere for, at den radikale ordfører åbenlyst var helt enig med SF på det her område. Det Radikale Venstre vil ikke gøre Danmark til benzinlavprisland, hørte jeg; vi har altså bare det problem, at det er det, Danmark er.

Og Det Radikale Venstre må altså ikke have lov til at mene det, de egentlig mener, herinde. Det synes jeg er synd for Det Radikale Venstre; det viser, at de bør vælge deres aftalepartnere med omhu i fremtiden.

(Kort bemærkning).

**Filt Jensen (V):**

Jeg har en bemærkning til fru Vibeke Grønbæk vedrørende den kollektive trafik i landdistrikter eller eventuelt teletaxi:

Teletaxi kan være en ganske udmærket løsning for de få derude, der ikke har råd til selv at have bil, men forestiller fru Vibeke Grønbæk sig, at f.eks. arbejderen, der skal møde kl. 6 om morgenen og kommer hjem igen kl. 2 om eftermiddagen, og en anden, der skal møde kl. 6.30, og ham, der skal møde kl. 7.00, skal ligge og rotere med teletaxi? Det fungerer ikke ude på landet, dér er privatbilen den eneste mulighed for, at vi dels kan have mobilitet på arbejdsmarkedet og dels kan beholde folk derude i landdistrikterne.

Ofte er det jo sådan, at begge parter har arbejde, og den ene skal i øst, og den anden skal i vest og på forskellige tider. Og børnene skal bringes til sport, og de skal bringes til forskellige kulturelle aktiviteter; det kan heller ikke foregå med teletaxi, her er personbilerne nødvendige. Derfor er det nødvendigt for de 30 pct. af befolkningen, der bor i landdistrikterne, at vi har et rimeligt lavt transportomkostningsniveau.

(Kort bemærkning).

**Kim Behnke (FP):**

Kun fordi det er lidt trættende at blive ved med at høre hr. Jes Lunde sige under hele denne her debat, at Danmark er et lavprisland, hvad angår benzin: Jamen det er da noget, vi burde glæde os over. Det er den eneste skat, hvor vi ligger lavest; med alle andre skatter og afgifter inden for transport og biler, hvad enten det er personbiler eller lastbiler, er vi jo blandt de førende. SF har jo ikke rejst en forespørgselsdebat om, hvad vi gør ved, at vi er det land i verden, der har verdens højeste registreringsafgift på biler.

At vi i en ganske kort periode, som det er tilfældet i øjeblikket, måske har nogle lave benzinpriser, ja, det burde vi glæde os over, og hr. Jes Lunde burde være tilfreds med, at benzinhandelen i Kruså i øjeblikket går den vej, at det er tyskere, der køber benzin i Danmark, og ikke, som det var før, danskere, der køber benzin syd for grænsen. Vi burde da være glade for, at det er tilfældet, og ikke gøre det til et problem; det er da glædeligt.

Vi har verdens højeste skattniveau i Danmark, på alle afgifter osv. er vi førende. Det kan godt være, at vi ikke er gode til at spille fodbold og sådan noget, men til skatter, dér er vi spilleme gode. Men så er der lige et enkelt punkt, nemlig benzinafgifterne, hvor vi lige i øjeblikket ligger i underkanten af, hvad andre lande har, og det er noget, vi skulle glæde os over og ikke gøre til et problem.

(Kort bemærkning).

**Jes Lunde (SF):**

Nu er der jo grænser for, hvor meget af debatten fra i formiddags jeg kan tillade mig at bruge tid på at repetere for hr. Kim Behnke, som først er kommet her over middag, men lad mig bare nævne en enkelt ting:

Danmarks Miljøundersøgelser har opgjort, at CO<sub>2</sub>-udslippet fra transporten i Danmark vil forøges med 20 pct. fra 1990 til år 2010, samtidig med vi herinde i Folketinget har vedtaget nogle handlingsplaner om, at CO<sub>2</sub>-udslippet skal ned i den samme periode.

Det hænger ikke sammen, og derfor kan man ikke bare glæde sig over den billige benzin. Man kan da godt privat mene, at det er dejligt, benzinen er billig – selvfølgelig er det

[Jes Lunde]

også for mig privat dejligt, at den er billig – men det er bare ikke miljømæssigt bæredygtigt. Det hænger ikke sammen med de handlingsplaner, vi har lavet herinde, for at undgå global opvarmning osv. Derfor er vi nødt til at gøre noget andet for at få den forurening bragt ned.

Det er muligt, hr. Kim Behnke er ligeglad med det, men det er i hvert fald noget, som jeg tror hele Folketinget bortset fra hr. Kim Behnke interesserer sig for, for hele Folketinget bortset fra hr. Kim Behnkes parti er enige i de klimakonventioner, der er indgået aftale om i FN, og derfor er vi også forpligtede til at gøre noget ved sagen.

**Tredje næstformand (Lilli Gyldenkilde):**

Vi vender tilbage til ordførerrækken.

**Ole M. Nielsen (KRF):**

Kristeligt Folkeparti mener ikke, at vi skal være et benzinlavprisland.

Forespørgslen fra SF, som vi debatterer i dag, kan jo godt opfattes som værende polemisk, og det er da heller ikke noget helt ringe formål. Men SF har jo også en forestilling om, at den individuelle transport er skadelig i forhold til den kollektive. De har nogle argumenter, der går på miljø, men de holder ikke alle sammen. Det er selvfølgelig ikke helt rimeligt at få den tanke, at SF's holdning også kunne udspringe af sådan gammelsocialistisk vane-tænkning om, at det ikke er godt for den socialistiske udvikling af samfundet, at mennesket har mulighed for individuel udfoldelse; vi skal klumpes sammen i busser og tog og boligkomplekser osv., for så får vi stimuleret vores lyst til at nedbryde det elendige kapitalistiske samfund. Den tankegang er SF'erne selvfølgelig for intelligente til, det ved jeg alt om, men man fik den sådan lige. Nå, SF har jo også et helt ærligt miljøengagement.

Det er rigtigt, at transport generelt igennem årtier har været for billig, især fra sidst i 1940'erne til oliekrisen i 1970'erne. Den billige transport var med til at sætte for meget tryk på kedlen. Vi var med til at udvikle vort samfund i en retning, som de færreste vil beklage, men som på mange måder alligevel er dårlig for mennesket.

Vores bevægelses- og aktionsradius blev for stor til skade for lokalsamfundene. Virksomhe-

derne blev færre, men større og kom til at ligge langt fra den enkeltes bopæl. Tidligere boede man omkring den virksomhed, man arbejdede på. Det, at begge ægtefæller er på arbejdsmarkedet, gør det ualmindeligt og umuligt at bo i nærheden af arbejdspladsen. Og børnene skal jo også bringes til institution. Der var faktisk meget, der var bedre i gamle dage – og en hel del, der var ringere – men kendsgerningen er jo, at vi har indrettet et samfund med høj aktivitet og høj levestandard, der bl.a. bygger på, at vi kan bevæge os. Vi kan ikke undvære den individuelle transport – og kollektiv trafik er ikke engang altid miljørigtig – men vi skal have energiforbruget sænket; det er vi enige med SF om.

Et af de tiltag, der ville kunne nedsætte energiforbruget og ressourceforbruget i det hele taget, ville være, om et flertal her i Tinget ville medvirke til at indrette samfundet, så flere familier kunne vælge at have den ene ægtefælle gående hjemme. Det ville være med til at sikre bosættelsen på landet og i de små og mindre byer, hvor det i øvrigt er meningsfyldt at gå hjemme. Det ville også være medvirkende til, at virksomheder kunne komme tilbage i landdistrikterne. Selvfølgelig skulle vi på alle måder indrette vores lovgivning, så det var muligt, sådan at vi kunne komme til at bo omkring den virksomhed, vi arbejder på.

I Kristeligt Folkeparti har vi folk, der ønsker, at benzinen skal være billig, fordi de bor på landet, og folk, der ønsker, at den skal koste 20 kr. literen, fordi de er miljøbevidste. Det tyder på, at vi ligger sådan nogenlunde, hvor vi skal, når vi får skældud fra begge sider, og uanset hvad vi gør.

Jeg er enig i, at energi er for billig, men vi må tage hensyn til den måde, vi har indrettet os på. Jeg vil gerne være med til at drøfte højere benzinafgifter på længere sigt, men så skal folk, der bor u hensigtsmæssigt i forhold til den kollektive trafik – og man behøver ikke at bo ret langt fra Rådhuspladsen, før det er u hensigtsmæssigt at betjene sig af kollektiv trafik, desværre, det er ikke kun ovre i det vilde vest, dér, hvor nogle af os kommer fra – have en rabat på benzinafgiften.

Med nutidens elektronik kunne man sagtens lave det sådan, at vi havde et plastickort mere – vi har en halv snes stykker i forvejen – som vi kunne stikke ind i benzintanken, og så runde-

[Ole M. Nielsen]

de den lige afgiften ned med 1,50 kr. literen eller noget i den retning, når vi ude fra landet, som ikke bare har bil for sjov, kom og skulle have benzin. Det kunne sagtens indrettes sådan. Det kunne jo også være, at vi skulle snakke om nedsættelse af vægtafgiften for folk, der bor u hensigtsmæssigt. Der er også noget med, at vi har en afgift på ansvarsforsikring; den er måske også til at røre ved. Der kunne godt findes nogle systemer, som vi kunne snakke om.

I øvrigt mener jeg, at sådan noget som flyvning er alt for billigt, som jeg var inde på tidligere i en kort bemærkning. Det er helt tåbeligt, at vi tror, at det er en menneskeret, at vi skal flyve og fare det halve af Jorden rundt flere gange om året.

Og så mener jeg i øvrigt, at vi internationalt skal arbejde på at nedsætte energiforbruget og altså i høj grad til transport.

Jeg kan desværre ikke stemme for SF's dagsordensforslag, specielt fordi det går på, at vi omgående skal gøre noget. Vi har tilrettelagt en afgiftspolitik, og vi har tilrettelagt en finanspolitik, som ikke skal strammes – den er afbalanceret, som den skal være – så jeg synes ikke, at vi skal gøre noget nu; men jeg tror, at der er både en vilje og en vej til at gå lidt i retning af det, SF vil, på længere sigt.

**Tredje næstformand (Lilli Gyldenkilde):**

Så går vi til anden omgang. Ordføreren for forespørgerne, hr. Jes Lunde.

**Jes Lunde (SF):**

Hr. Ole M. Nielsen skyndte sig at begrave sine fordomme om SF, og det synes jeg da var godt; måske kan vi næste gang nå så langt, at de ikke engang når at blive tænkt, for de er ubegrundede og har ikke noget med virkeligheden at gøre. SF står ikke for nogen kollektivisering i den form, som hr. Ole M. Nielsen skitserede, overhovedet ikke; vi går bestemt ind for, at mennesker skal have lov til at udfolde sig frit, endda mere frit, end der er mulighed for i dag.

Vi synes, at vi har et samfundssystem, som medfører, at mange mennesker bliver sat ind i nogle spændetrøjer af markedsmekanismen, af den måde, vi har organiseret vores produktionsliv på, hvor vi gerne så, at folk havde friere udfoldelsesmuligheder også på deres arbejdspladser. Så ja til større frihed og ikke til

mindre, som hr. Ole M. Nielsen lidt beskyldte os for.

Så forstod jeg, at Kristeligt Folkeparti også er enige i, at energien er for billig. Hr. Ole M. Nielsen sagde, at vi alligevel er nødt til at tage hensyn til, hvordan vi har indrettet os. Det er jo rigtigt. Omvendt må vi sige, at vi jo også er nødt til at give nogle signaler om, hvordan energipriserne bliver i fremtiden, så de, der begynder at indrette sig nu, kan se, hvad grundlaget skal være. Det er noget af det, vi efterspørger fra SF's side: dels noget handling her og nu, ikke i den dramatiske klasse, men bare så vi kommer op på tysk og svensk niveau, og dels en tilkendegivelse fra Folketingets side om, hvor energipriserne på lang sigt skal hen.

Miljøministeren har sagt, at den rigtige pris er 20 kr. pr. liter internationalt aftalt; det var dét, man burde sigte imod. Jamen kan vi så ikke komme derhen, hvor vi kan begynde at give nogle af de signaler til befolkningen med større kraft, så de ved, hvad de har at indrette sig på, så man ikke om 10 år står i den situation igen, at vi – som hr. Ole M. Nielsen siger – har indrettet os på nogle lave priser, og så kan det ikke nytte noget at lave om på det? Lad os begynde at arbejde langsigtet med dette her.

Hr. Ole M. Niensens idé om, at de, der bor på landet, skulle have 1,50 kr. i rabat på benzin ved at stikke et plastickort i en automat, synes jeg er meget charmerende. Jeg må sige, at jeg bare er en lille smule bekymret for, at et sådant plastickort nok får en ganske høj værdi på det sorte marked i København. Men som tankesæt kan jeg godt forstå, at egentlig burde vi have højere benzinpriser for dem, der har en god kollektiv trafik som alternativ, end for dem, der bor langt ude i landdistrikterne, hvor bilen er nødvendig. Hvis der er nogen, der kan finde på gode ideer til, hvordan man kan lave nogle sådanne differentieringer, er det noget, vi gerne vil være med til at diskutere i SF, for det gør, at vi kan få den miljømæssige målsætning gennemført fuldt ud uden så mange af de skadevirkninger, som vi bestemt også frygter.

Jeg synes, at det, der har været kendetegnet for debatten her i dag, er, at der er et stort flertal i Folketinget: SF, Socialdemokratiet, Det Radikale Venstre og Kristeligt Folkeparti, som har erkendt, at det er nødvendigt at sætte benzinpriserne op – ikke fordi vi er masochi-

[Jes Lunde]

ster, og ikke fordi vi vil jagte bilister, men fordi det er nødvendigt for at løse de forureningsproblemer, som Danmark har, og som verden har. Det flertal eksisterer i Folketinget. Når det flertal alligevel ikke viser sig ved afslutningen af denne debat, er det, fordi de tre partier i regeringen, som i virkeligheden er enige med SF, ikke må få lov til at stemme, som de vil. De er bundet af regeringssamarbejdet. De er bundet af nogle aftaler, man har lavet, om, at benzinpriserne ikke må stige så meget, som de burde. Dér får CD sin vilje, og det synes jeg er trist.

Det er blevet sagt nogle gange i debatten, at benzinpriserne er noget, der ligger fast helt frem til 1998 med den lovgivning, der er vedtaget. Det er rigtigt, at der er vedtaget en lov om, hvordan udviklingen i benzinpriserne skal være. Men jeg håber, at miljøministeren vil bekræfte, at der ikke ligger nogen politisk aftale, som rækker så langt.

Jeg håber da, det er sådan, at når vi har fået et folketingsvalg, er det nye Folketing stillet frit med hensyn til at vedtage den politik, man ønsker for energipriserne. Jeg håber ikke, at et politisk forlig binder Socialdemokratiet, Det Radikale Venstre og Kristeligt Folkeparti helt frem til 1998 på benzinområdet, for så har man virkelig solgt sin sjæl dyrt til bilejernes parti, CD. Det er jo helt uholdbart. Vi har trafikredøgørelsen. Vi har Danmarks Miljøundersøgelses resultater, som viser os, at vi er nødt til at gøre meget mere for at bringe forureningen ned både i Danmark og globalt. Hvis man har afskåret Folketinget muligheden for at gøre noget ved det område i de næste fire år, vil jeg gerne sige, at så er det uhyggeligt. Derfor ville jeg gerne have miljøministeren til her til sidst at svare på, om ikke de aftaler, man har lavet, er nogle, der bare vedrører den lovgivning, man har vedtaget nu, men at Folketinget efter et valg naturligvis er frit stillet med hensyn til at tage fat på at løse de miljøproblemer, Danmark vitterligt har på dette område her.

### Tredje næstformand (Lilli Gyldenkilde):

Jeg skal lige minde om, at debatten foregår endnu. Og det er næsten umuligt at høre, hvad der bliver sagt heroppefra.

### Miljøministeren (Svend Auken):

Formandens ord minder mig om det, som tidligere medlem af Folketinget Poul Møller

engang sagde, at det eneste sted, man kunne hemmeligholde en oplysning eller et synspunkt, var fra Folketingets talerstol.

Det er et meget vigtigt problem, vi har diskuteret i dag. Det er et emne, der, hvis vi ikke finder en løsning på det, er ensbetydende med om ikke klodens undergang så dog så alvorlige rystelser af vores klode, at ingen af os, selv ikke de største pessimister, kan overskue konsekvenserne.

Men jeg synes samtidig, vi skal sige, at det er et hjørne af dette store problemkompleks, vi diskuterer. Vi diskuterer nemlig en enkelt pris på energi i Danmark. Det er en vigtig diskussion. Jeg synes, vi har haft en god meningsudveksling, og jeg synes ikke, at hr. Jes Lundes sammenfatning er helt misvisende med hensyn til, hvad der er grundholdningerne her i Folketinget.

Hr. Jes Lunde ved, at der er indgået en politisk aftale mellem regeringspartierne i forbindelse med skattereformen. Han ved, der er afgivet erklæringer i den forbindelse, og jeg kan kun henvise til det, skatteministeren har sagt på dette punkt. Jeg håber ligesom hr. Jes Lunde, at det må lykkes at vende bevidstheden i verden, når det drejer sig om energipriserne. Von Weizsäcker, som hr. Jes Lunde refererede til i sin motivation for forespørgslen, har stillet forslag om en gradvis optrapning af de internationale energipriser til løsning af miljøproblemer, til sikring af en fri handel på et miljømæssigt bæredygtigt grundlag og – hvad der ikke er uvæsentligt – til sikring af en international indtægtskilde, som kan træde i stedet for traditionelle skatter og afgifter på arbejde og traditionelt forbrug til investering, og som kan finansiere den globale solidaritetsopgave, som vi står over for. Jeg er fuldstændig enig. De ting, jeg har sagt om energipriser, ligger fuldstændig i forlængelse af hr. von Weizsäckers ideer.

Det, der imidlertid er problemet, er, at det er utrolig svært at trænge igennem med tanken om international beskatning af miljømæssige grunde. Hvor fornuftig og hvor rigtig den end er, er det noget, det er utrolig svært at trænge igennem med.

Energiministeren og jeg har i det sidste års tid kæmpet en meget hård kamp for vedtagelse af en CO<sub>2</sub>-afgift i EF. Vi har ikke opgivet den kamp endnu, den er helt nødvendig, hvis EF

**[Miljøministeren]**

skal leve op til bare det begrænsede mål om stabilisering, men det har vist sig at være kossalt svært at få tilslutning til tanken. Der forestår derfor et meget vigtigt pædagogisk arbejde, der forestår en meget målbevidst politisk indsats. Det skal ikke være en kamp mod landdistrikter, en kamp mod bilen eller en kamp mod landevejstransport m.v. Det er ikke det, det drejer sig om. Det, det drejer sig om, er, at med det udgangspunkt, at vi ønsker at redde kloden fra en miljømæssig katastrofe, tilpasser vi vores levevis, vores livsstil ud fra den præmis, at det er uacceptabelt at løbe den risiko, som en egentlig klimaforandringskatastrofe ville indebære.

Det er selvfølgelig det, vi skal være optaget af at diskutere i de kommende år. Derfor har jeg syntes, at det har været en god debat, for det har ikke været drilleri om et enkelt hjørne af problemstillingen, det har været en meget væsentlig debat på nogle strækninger.

Der har imidlertid været en række direkte forvrølede indlæg om sammenhængen mellem benzin og bosætningsmønster herhjemme. Når jeg siger forvrølet, er det ikke, fordi det ikke er en vigtig problemstilling, man har peget på, for det har man, men fordi man ofte sammenblander årsag og virkning og undlader at se nuanceret på situationen. Jeg tror, at det er muligt i forhold til de tyndt befolkede områder at finde en model, som sikrer en løsning både af deres transportproblemer og deres betjeningsproblemer med hensyn til butikker, offentlig service osv. på et energiprisniveau, som er miljømæssigt og økologisk bæredygtigt.

Jeg tror, at man gør landdistrikterne en bjørnetjeneste, hvis man tror, at man kan klare deres problemer ved bare at blæse på miljøet, hvad enten vi taler om benzin, om drikkevand eller om beskyttelse af landzonen – alle de patentmidler, vi så ofte hører om i debatten. Jeg tror, det er en helt anden indsats, der er behov for, en indsats, som regeringen har lagt op til med sin handlingsplan, og som indenrigsministeren har fremlagt her i Folketinget.

Jeg vil gerne sige tak for initiativet til debatten og sige tak for forløbet af debatten.

(Kort bemærkning).

**Kent Kirk (KF):**

Jeg vil gerne takke miljøministeren for det meget klare svar, der er kommet her fra Folketingets talerstol på hr. Jes Lundes indlæg.

Jeg forstod miljøministeren sådan, at miljøministeren ikke fandt hr. Jes Lundes sammenfatning af debatten misvisende. Derfor må jeg konkludere, at hvis Socialdemokratiet, SF og De Radikale får magt, som de har agt, efter et folketingsvalg, vil benzinpriserne komme til at stige i Danmark.

(Kort bemærkning).

**Jes Lunde (SF):**

Jeg vil gerne sige tak til miljøministeren for ministerens konstatering af, at min opsummering var rigtig. Det er sådan, at Socialdemokratiet, Det Radikale Venstre og Kristeligt Folkeparti er enige med SF i, at miljøproblemerne må tages alvorligt, og at man selvfølgelig derfor også må tage sig af benzinpriserne, så de efterhånden får det niveau, som de er nødt til at have for at løse vores miljøproblemer. Det synes jeg er godt.

Jeg synes så til gengæld, at det efter næste valg må betyde, at Socialdemokratiet, De Radikale og Kristeligt Folkeparti må vælge deres samarbejdspartnere med mere omhu, så de ikke igen kommer i den situation, de er i nu om lidt, hvor de ikke kan stemme efter deres overbevisning. De går ind for SF's dagsorden, men de må ikke stemme for den, fordi CD har sagt nej til det.

Så skal jeg efterlyse et enkelt svar fra miljøministeren. Jeg spurgte, om de udtalelser, der har været dagen igennem, om, at nu ligger benzinpriserne fast indtil 1998, skal forstås sådan, at der er politiske bindinger mellem regeringspartierne med hensyn til, at der ikke må ske noget på dette område før 1998.

Jeg går ud fra, at det ikke er tilfældet, men jeg vil gerne have en bekræftelse fra miljøministerens side af, at det selvfølgelig ikke er sådan, selvfølgelig kan man aftale frit på dette område, selvfølgelig kan man diskutere på dette område efter næste folketingsvalg.

**Skatteministeren (Stavad):**

Hr. Jes Lunde er meget optaget af politiske bindinger. Jeg kan ikke forstå, at der skulle være nogen former for uklarheder i så henseende, i og med at lovforslag nr. L 300, som blev vedtaget i juni måned, har meget klare erklæringer på det punkt, nemlig at regeringen er enig om, at vi på dette område ønsker at have et dansk afgiftsniveau, der følger det tyske, at vi ikke vil

**[Skatteministeren]**

acceptere grænsehandelsproblemer, og at de provenuer, vi eventuelt måtte få ind, hvis der bliver yderligere indtægter på området, skal anvendes til at sænke andre skatter og afgifter.

Dermed ligger der nogle ganske klare erklæringer i det lovforslag, der blev vedtaget i juni måned, og som de fire regeringspartier er fuldstændig enige om.

**Miljøministeren (Svend Auken):**

De lave energipriser er skurken i den internationale miljøudvikling. Samtlige rapporter fra internationale forskningsinstitutioner inden for FN og fra vores hjemlige institutioner beviser, at de meget lave energipriser er skurken.

Det kan ikke være overraskende for os, at det forholder sig sådan. Man behøver bare at tage en enkelt rejse til Central- og Østeuropa for at se, hvad det har kostet miljømæssigt ikke at holde en rimelig høj pris på energi. Man har frådset, man har svinet, man har forurenset, man har ødelagt natur, luft og vandressourcer gennem et tøjlesløst frådseri med energiresourcer, fordi de ikke kostede noget eller var meget billige. Man er også generationer bagefter os andre i teknisk udvikling, fordi man ikke har været nødt til at underkaste sig det pres, der ligger i en høj energipris.

Vi gør derfor ikke hverken os selv eller andre en tjeneste, hvis vi i Danmark arbejder på lave energipriser. Tværtimod har vi en fundamental interesse i at arbejde på højere energipriser. Vi har naturligvis en interesse af alle de grunde, som skatteministeren nævnte: at vi i Danmark følger den internationale udvikling, der kommer, så vi undgår grænsehandel, undgår alle de forvridninger, som flere ordførere har været inde på her i dag. Det er det, der er målsætningen. Det er også det, vi stort set er enige med Socialistisk Folkeparti om.

Den eneste uenighed, der er tilbage, er, om man skal foretage en hurtig tilpasning til de prisstigninger, der er kommet i Tyskland, eller om man skal tage det mere gradvis, sådan som regeringen har lagt op til. Det er efter min mening en nuance i den overordnede problemstilling, hvor vi i øvrigt er enige.

Så vil jeg sige til hr. Kent Kirk, at jeg tror, det er den slags indlæg, som det hr. Kent Kirk netop afleverede, hvor han prøver at lave en forfladigende kortslutning af en lang og gan-

ske spændende debat, der gør, at mange mennesker bliver trætte af politik. Det handler jo bare om at drille, det handler bare om at lave skræmmebilleder i stedet for at diskutere et dybt alvorligt emne, som var i fokus på konferencen i Rio de Janeiro. Hr. Kent Kirks indlæg var med til at trække debatten ned på det niveau, som de fleste mennesker afskyr at dansk politik bevæger sig på.

(Kort bemærkning).

**Ole M. Nielsen (KRF):**

Det, der først fik mig herop, var hr. Jes Lundes spørgsmål om eventuelt højere benzinpriser, om vi var bundet af noget i den nuværende regering. Det er vi efter min opfattelse ikke, og det har skatteministeren også bekræftet.

Vi er villige til at diskutere højere benzinpriser hen ad vejen, hvis det viser sig, at vi ligger for lavt i forhold til landene omkring os og de lande, vi i øvrigt skal sammenligne os med, og jeg mener, at vi skal tilpasse os disse lande. Hvis priserne efter vores vurdering skulle vise sig at være for høje, vil vi forbeholde os, at nogle af indtægterne bliver brugt til kompensationer til dem, som bor uheldigt for kollektiv trafik, og hvad der ellers kan være af hensyn; men altså en afbalanceret udvikling på området er vi helt bestemt med på.

Så vil jeg tillade mig at korrigere miljøministeren en smule. Miljøministeren kom med den vovede påstand, at lavere benzinpriser og fritagelse for offentlig vandforsyning i landdistrikterne ikke redder landdistrikternes udvikling alene. Det er jeg da helt enig i, men jeg må så komme med den principielle bemærkning, at der i dette Ting hver eneste uge bliver vedtaget love på alle mulige forskellige områder, som er med til at umuliggøre, at folk bor i landdistrikterne. På alle mulige områder inden for erhvervslovgivningen, inden for sundhedslovgivningen osv. bliver der hele tiden taget initiativer, som gør, at det bliver mere og mere upraktisk og umuligt at bo i landområderne og i de små byer, og det er faktisk den tendens, vi skulle prøve at ændre. Jeg er da helt enig i, at benzin og drikkevand ikke gør det alene, men det er ikke uvæsentlige ting.

(Kort bemærkning).

**Svend Heiselberg (V):**

Nu er det foreløbig lykkedes for den social-

[Svend Heiselberg]

demokratiske regering at få forhøjet benzinprisen med ca. kr. 1,15, og jeg har forstået, at der måske, hvis den ulykke skulle ske, at man fik en flertalsregering bestående af Socialdemokrater, Det Radikale Venstre og måske også med tilslutning fra Kristeligt Folkeparti, at man så er indstillet på, at benzinpriserne skal stige yderligere; og efter det, SF giver udtryk for, skal de endda stige betydeligt. Derfor vil jeg gerne spørge miljøministeren, hvor stor en prisstigning man har tænkt at vi skal have efter et valg, hvis Socialdemokratiet sidder ved roret. Jeg synes, det er rimeligt, at borgerne ved, hvad de kan se i møde, hvis vi får en sådan regering.

(Kort bemærkning).

**Jes Lunde (SF):**

Jeg synes, at det må være en lille smule svært for både hr. Svend Heiselberg og hr. Kent Kirk at forsøge at skabe hysteri om denne sag, eftersom benzinpriserne er de laveste, de har været i 30 år. Jeg håber, at det gør en lille smule indtryk ude omkring, at det er det niveau, vi diskuterer ud fra i øjeblikket: de laveste benzinpriser i 30 år; og nu forsøger man så at lave et skræmmebillede ud af dette her.

Egentlig var det mere relevant at lave et skræmmebillede, der hed: Hvis K og V kommer i regering, betyder det så, at man er ligeglad med de konventioner, Danmark har tiltrådt om at begrænse forureningen? Er det et kortsigtet hensyn til vælgerne og benzinpriserne, der gør, at så er miljøet ligeegyldigt igen? Er det det, man kan se foran sig, hvis K og V kommer til magten? Det synes jeg var en mere regulær betragtning for folk at forholde sig til.

Jeg opfatter skatteministerens bemærkning om, at vi skal følge det tyske prisniveau, og om, at vi ikke vil have store grænsehandelsproblemer, som et tilsagn om, at der ikke ligger nogen binding; det understregede ordføreren for Kristeligt Folkeparti jo også. Der ligger ikke nogen bindinger frem til 1998. Der ligger kun nogle principielle erklæringer om, at det her er noget, der nødvendigvis må være afstemt i forhold til vores naboer.

Jeg vil gerne sige, at det ikke giver os problemer. Det ligger også i vores dagsorden. Vi er enige om, at det er sådan, det bør foregå.

Problemet i øjeblikket er, at den erklæring, regeringen selv har afgivet, ikke bliver over-

holdt. Erklæringen om, at man skal følge det tyske niveau, overholdes ikke. Vi er bagud. Erklæringen om, at man ikke vil have grænsehandel, overholdes ikke. Vi har grænsehandel den modsatte vej; tyskerne kører herop og tanker i øjeblikket og ved, at benzinpriserne bliver presset ned i Flensborgområdet af det lave danske prisniveau. Så regeringens erklæring dér giver ikke problemer. Tværtimod vil jeg sige, at med den erklæring burde regeringen faktisk stemme for vores dagsorden, hvis de mener det, de siger.

(Kort bemærkning).

**Kent Kirk (KF):**

Nu har jeg siddet og overværet debatten her i dag, og jeg synes egentlig, det er lidt betænkeligt, at de medlemmer af Folketinget, der har interesseret sig for problemerne i landdistrikterne, af miljøministeren har fået at vide, at det var forvrøvlede indlæg, de kom med, og når vi andre prøver at drage en konklusion, som befolkningen også kan tage stilling til, får vi at vide, at vi forplumrer debatten.

Jeg mener, at der er sagt mange væsentlige ting her i debatten. Jeg mener også, at befolkningen er nødt til at forholde sig til, hvad vil der ske efter et folketingsvalg, og jeg mener ikke, der er nogen, der har kunnet imødegå, at hvis Socialdemokratiet, SF og De Radikale får flertal efter et folketingsvalg, vil man også gå i gang med at lade benzinpriserne stige i Danmark.

Hvis man ikke tør sige det til befolkningen, mener jeg i virkeligheden, at man forplumrer argumenterne, hr. miljøminister!

**Miljøministeren (Svend Auken):**

Det, jeg har sagt om energi og benzinpriser, svarer nøjagtigt til det, den konservative miljøminister sagde under den tidligere regering, og det er – for man kan ikke komme uden om, at det er en kendsgerning – at hvis der ikke internationalt sker en forhøjelse af energiomkostningerne, holder vi på den ene side ikke hus med energiresourcerne, og på den anden side kan vi ikke forebygge den klimaforandringskatastrofe, som ellers med desværre meget stor sikkerhed bliver resultatet.

Vores holdning er derfor, at vi skal arbejde på gradvis at få en miljømæssigt bæredygtig energipris, og så skal vi i vores egne prisfast-



**[Miljøministeren]**

sættelser sørge for, dels at der ikke er forvridninger mellem den kollektive trafik og den individuelle trafik, og dels at vi i Danmark afgiftsmæssigt flugter med vore nabolande, så man undgår grænsehandel. Det gjorde Danmark i sin tid, da vi lå højere end Tyskland. Da satte vi afgifterne ned for at undgå grænsehandel, og tilsvarende nu, hvor priserne er steget i Tyskland, sætter vi dem op. Over en årrække tilpasser man sig, som det er aftalt i skattereformen. Jeg har forstået, at det ikke er meget anderledes end de principper, der var under den tidligere regering, og det vil sige, at princippet er, at vi internationalt arbejder i overensstemmelse med det, som også hr. Per Stig Møller gjorde for at få en miljømæssigt bæredygtig energipris på den ene side, og hjemligt holder vi en politik, hvor vi gerne vil ligge på niveau med andre.

Derfor er jeg er ked af, hvis jeg har såret hr. Kent Kirks følelser, når jeg har sagt, at det er lidt for forenklet – skal vi nu være venlig – når man bare siger: Ja, der kan I se: Hvis Socialdemokraterne fortsætter efter valget, får vi bare stigende benzinpriser.

Jamen er der noget forkert i det, jeg har sagt? Er der noget forkert i, at man internationalt arbejder for højere energipriser for at sikre, at man holder hus med ressourcerne og beskytter miljøet, og at man på den anden side for Danmarks vedkommende siger, at vi skal undgå forvridninger i Danmark, og at vi skal flugte med de omkringliggende lande? Hvad forkert er der i det? Det er jo ingen trussel om, at hvis Socialdemokratiet fortsætter, kommer der en hel masse afgifter og hel masse prisstigninger. Nej, det er en miljømæssigt afvejet politik, som hænger udmærket godt sammen, og som i øvrigt til forveksling ligner den, den tidligere regering havde.

Men det er jo så nemt – vi ved jo alle sammen, at det er et valgår – så at sige: Hvis man stemmer på dem, så stiger priser og skatter og afgifter osv. Ja, det kan godt være, at hr. Kent Kirk selv føler, at det er et højt plan. Jeg føler, at det er et meget lavt plan.

(Kort bemærkning).

**Eva Møller (KF):**

Nu er det naturligvis ikke nemt at vide helt præcis, hvad miljøministeren mener, når han blot generelt siger, at der er tale om en forrvø-

let og en forenklet problemstilling, hvis man tror, at alle landdistrikternes problemer kan løses ved hjælp af benzinafgifterne.

Men jeg vil da gerne sige til miljøministeren, at hvis han kunne få tid en eftermiddag eller en aften, var det måske en god idé at læse Det Konservative Folkepartis beslutningsforslag om en bæredygtig udvikling i landsbyerne og landdistrikterne i sin helhed. Der peges nemlig på en lang række andre ting. Så der er ikke tale om, at vi kun forenklet tror, at den ene ting med benzinpriserne kan løse det. Jeg siger dette for god ordens skyld, hvis miljøministeren skulle mene, at det var det, vi troede i Det Konservative Folkeparti.

Jeg skal så sige, at for mig at se er den største trussel med hensyn til regeringsdannelsen efter et valg bare den, at vi overhovedet får en socialdemokratisk statsminister; det er såmænd næsten ligegyldigt, hvad der ellers følger efter.

Til hr. Jes Lunde skal jeg sige, at jeg gerne helt klart vil understrege, at en lang række af de internationale konventioner, Danmark har tiltrådt på miljøområdet, blev underskrevet af en konservativ miljøminister, og Det Konservative Folkeparti har ingen planer om at løbe fra sine internationale forpligtelser.

Jeg understregede også i mit tidligere indlæg, at vi er helt indstillet på et internationalt samarbejde med hensyn til at gøre noget på de felter, hvor det virkelig batter noget. Og selvfølgelig bakker vi op bag de internationale aftaler, vi har indgået.

(Kort bemærkning).

**Kim Behnke (FP):**

Miljøministeren har holdt indtil flere – jeg var lige ved at sige – prædikener i dag, for det eneste budskab er, at hvis ikke alle synderne holder op nu, så kommer dommedag i morgen. Det er rent vrøvl. Der er intet belæg for det. Hvis vi tager den religion, der i øjeblikket hedder drivhuseffekten, er det et skræmmebillede, der ikke er noget som helst belæg for. Derudover er der den lige så urimelige påstand om, at der er ikke olie, at der er ikke gas nok. Det passer heller ikke. Der har aldrig været så store reserver. Det eneste, der sker, er, at hvis der begynder at blive knaphed på olie, så stiger priserne, og så kan det betale sig at udvinde olie steder, hvor det ikke kunne betale sig før. Den mekanisme ordner markedet selv.

[Kim Behnke]

Når miljøministeren taler i dag, så taler miljøministeren ligesom de byplanlæggere og andre lærde, der i slutningen af 1800-tallet holdt bekymrede taler om, at hvis tilvæksten i byerne ville fortsætte, som den var på daværende tidspunkt, ville folk have brug for så mange heste og så megen transport, at man ikke anede, hvad man skulle gøre af alle de hestepærer. I dag kan vi fnise over den slags. Men på daværende tidspunkt vidste man ikke, at bilerne ville være dem, der kom til at overtage hestenes rolle.

På nøjagtig samme måde vil man om 20-25 år her fra talerstolen stå og smågrine og fnise over, at vi havde en miljøminister i 1994, der havde dette sorte dommedagssyn. Det hører ingen steder hjemme, men det er en typisk tale fra en, der ønsker, at staten skal gå ind og regulere folks adfærd: så truer man med dommedagsprofetier. Der er intet belæg for det, og miljøministeren er ikke i stand til på nogen måde bare tilnærmelsesvis at retfærdiggøre synspunkterne.

(Kort bemærkning).

**Jes Lunde (SF):**

Jamen det var da ren snak, vi fik dér.

Fremskridtspartiet mener, at miljøproblemer er det rene fup, de eksisterer ikke, og så er det selvfølgelig nemt at have den politik, som Fremskridtspartiet har.

Når alle verdens lande har været samlet i Rio de Janeiro og efter møje og besvær i fælles enighed vedtager en klimakonvention, er de altså bare blevet snydt og bedraget. Hr. Kim Behnke ved bedre: Det var et falsk grundlag, alle verdens lande mødtes på og traf de beslutninger, man nu traf. Det er nemt.

Derimod synes jeg, Det Konservative Folkeparti må have det svært. For man tilslutter sig konventionerne og siger ja til, at Danmark skal overholde sine forpligtelser, at Danmark skal overholde de planer, der er, om, at vi skal have stabiliseret og senere nedbragt vores CO<sub>2</sub>-forbrug. Når det så samtidig er sådan, at Danmarks Miljøundersøgelser fortæller os, at transporten vil øge sit bidrag med 20 pct. i løbet af de kommende år frem til år 2010, har Det Konservative Folkeparti et problem, for så skylder man os at fremlægge et forslag om, hvordan man mener Danmark skal få reduceret sit CO<sub>2</sub>-niveau, hvis ikke det skal være ved

at gøre, som vi lægger op til, nemlig ved at sørge for, at energipriserne bliver højere som et af de virkemidler, der er helt uomgængelige for at leve op til de konventioner, Danmark har skrevet under på.

(Kort bemærkning).

**Svend Heiselberg (V):**

Kan miljøministeren ikke godt forstå, at vi er meget bekymrede over at få stillet i udsigt, at benzinprisen måske skal stige til det dobbelte eller deromkring, når det samtidig er sådan, at bilpriserne i Danmark er ca. tre gange så høje som i andre lande? Det er vi jo nødt til også at tage højde for. Vi er jo nødt også at forholde os lidt til, om det er rimeligt, at danske bilejere både skal betale tre gange så meget for en bil og samtidig betale dobbelt så meget for benzinen. Jeg mener, det er urimeligt, og det mener jeg også miljøministeren skulle prøve at se på, når man taler om de stigende benzinpriser.

Hermed sluttede forhandlingen.

### *Afstemning*

Forslag om motiveret dagsorden nr. D 28 af Jes Lunde (SF) (se foran)

forkastedes, idet 10 (SF) stemte for, 99 (S, KF, V, FP, CD, RV og KRF) imod.

Hermed sluttede forespørgslen.

Den næste sag på dagsordenen var:

### **5) Første behandling af lovforslag nr. L 147:**

*Forslag til lov om ændring af forskellige skattelove. (Udbytte fra udlandet).*

Af skatteministeren (Stavad).

(Fremsat 13/1 94).

Lovforslaget sattes til forhandling.

### *Forhandling*

**Pia Gjellerup (S):**

Dette forslag er et forslag, som følger tæt i hælene på den skattereform, vi vedtog i foråret 1993. Det er sådan, at der med skattereformen er sket nogle ændringer i forhold til den forskel, der var på beskatning af udbytter fra