

(Kort bemærkning).

**Stefan G. Rasmussen (KF):**

Det kan da kun glæde mig, at trafikministeren her i sin sluttale i forbindelse med vores forslag påpeger, at man til fulde har indfriet de aftaler, der er gældende. Det er rigtigt, at jeg i min ordførertale påpegede problematikken omkring Københavns Amt, der sprang fra, men så kunne jeg da godt tillade mig at spørge: Hvad sker der med Hillerødmotorvejen? Mener ministeren – og det kan han måske svare på – at han også har fulgt den aftale, der forelå om færdiggørelsen af det store H og påpegelsen af, at vi skal have gjort dette stykke nede på Lolland mellem Ønslev og Saksøbing færdigt?

Jeg spørger bare, og jeg gør da opmærksom på, at begge de steder, jeg her påpeger, ligger uden for mit eget pastorat, således at ministeren ikke igen skal prøve at skyde mig nogle motiver i skoene.

(Kort bemærkning).

**Jette Gottlieb (EL):**

Trafikministeren takker for et prædikat om, at han udviser et såkaldt realistisk skøn over udviklingen i den kommende periode, og han er meget glad for det; men vi har ikke brug for en prognoseholder. Vi har brug for en miljøpolitisk forsvarlig trafikmålsætning og en trafikminister, der tør føre den ud i livet.

Men efter denne debat må vi konstatere, at for regeringen er der ikke nogen overordnede målsætninger, der tæller. Trafikpolitikken bliver udformet og iværksat som enkeltbeslutninger, og hvis der overhovedet foregår noget tilløb til politisk samordning, er det eventuelt med den økonomiske politik og i hvert fald ikke med miljøpolitikken.

Vi må konstatere, at regeringens trafikpolitik fortsat føres som enkeltbeslutninger efter det største pres' metode.

Hermed sluttede forhandlingen.

### Afstemning

Forslag om motiveret dagsorden nr. D 53 af Svend Heiselberg (V) og Stefan G. Rasmussen (KF) (se foran) forkastedes, idet 42 (V og KF) stemte for, 69 (S, SF, FP, RV, EL og CD) imod.

Forslag om motiveret dagsorden nr. D 54 af Jette Gottlieb (EL) (se foran) forkastedes, idet 13 (SF

og EL) stemte for, 95 (S, V, KF, FP, RV og CD) imod.

Forslag om motiveret dagsorden nr. D 55 af Tommy Dinesen (SF) (se foran) forkastedes, idet 13 (SF og EL) stemte for, 97 (S, V, KF, FP, RV og CD) imod.

Hermed sluttede forespørgslen.

Den sidste sag på dagsordenen var:

**21) Forespørgsel nr. F 39:**

**Forespørgsel til skatteministeren, trafikministeren og miljø- og energiministeren:**

**»Hvilke planer har regeringen om at skabe en trafikpolitik i Danmark og i det øvrige Europa, hvor der er sammenhæng mellem de overordnede trafikpolitiske miljømålsætninger og de konkrete politiske initiativer, og hvor afgiftsstrategier og beslutninger om større trafik anlæg undersøges til bunds, før der træffes beslutninger?«**

Af Margrete Auken (SF), Tommy Dinesen (SF), Steen Gade (SF) og Kjeld Rahbæk Møller (SF). (Forespørgslen anmeldt 24/2 95. Fremme af forespørgslen vedtaget 9/3 95).

### Begrundelse

**Margrete Auken (SF):**

I søndags kunne vi i Politiken læse, at nu var Antarktis ved at smelte. Det stod der. Og hvad vil man så gøre ved det? Jeg tror, at de fleste fortrænger det; det er simpelt hen for katastrofalt til, at det overhovedet kan rummes i en bevidsthed, hvor ord som ansvar og samvittighed endnu er levende ord.

Vi har jo en masse planer, og selv om ingen af de vedtagne målsætninger er bare tilnærmelsesvis på højde med problemernes omfang, er de dog så krævende, at hvis man giver sig i kast med at tage dem alvorligt, får man også lagt nye spor, nye handlemåder ind i samfundslivet, som så senere kan blive skærpet.

Desværre sker der i stedet det, at man søger at svække målsætningerne. Der er ingen grund til optimisme her op til klimakonventionsmødet i Berlin, der begyndte i går. Mange debatter kommer givetvis til at dreje sig om, hvorvidt

målsætningerne kan opretholdes, færre om at udmønte planerne i konkrete forslag.

Er det generelt galt med CO<sub>2</sub>-udslippet, så er det helt absurd, når vi kommer til trafikken. Det gælder i resten af verden, og det gælder i Danmark, hvor ministeren endda har været ude med noget om, at det nok ikke blev muligt at leve op til de mål, der er vedtaget gentagne gange.

Det så vi oven i købet i et resultat af den undersøgelse, som blev offentliggjort fra Analyseinstituttet DRI, hvor de påstår, at Danmark er det af EU-landene, som ganske vist har et af de flotteste mål, men til gengæld har det suverænt ringeste resultat. Det ville være interessant at se, hvordan den analyse kan kommenteres, uden at det bliver snakken udenom.

Nu har vi set udspillet med de grønne afgifter. Det tillader os i hvert fald ikke at slække på de i forvejen slappe krav til trafikken. Regeringen og Folketingets flertal bliver nødt til at indse, at man ikke kommer uden om at gøre noget, der vil koste de mest privilegerede inden for trafikken komfort og penge.

Der skal selvfølgelig ikke udvides motorveje. Der skal strammes på transportfradrag, på firmabiler, på benzinpriser, og så skal der gang i en miljøansvarlig handlekraft både på den nationale trafikstruktur og den internationale.

Det ved alle. Hvornår begynder man også at ville vide af det? Vil man vide af det i regeringen? Det er i al stilfærdighed det, vores forespørgsel i dag drejer sig om.

## Besvarelse

**Trafikministeren (Jan Trøjborg):**

Regeringens planer på trafikpolitikens område i de kommende år er beskrevet i »Trafik 2005«, som blev fremlagt i december 1993, altså for kun godt 1 år siden.

Jeg er klar over og får det også bekræftet af fru Margrete Auken nu, at SF ikke synes, at denne trafikplan er vidtgående nok på miljøområdet, men selv om SF ikke er enig i planen, er der altså en plan, og jeg vil gerne understrege, at Danmark jo er det eneste land, der overhovedet har en CO<sub>2</sub>-målsætning på transportområdet. Vi er det eneste land, vi er det eneste parlament, der har pålagt transportområdet en særlig målsætning, vi skal bestrebe os på at nå, og det hænger vel i øvrigt meget godt sammen med, vil jeg sige til fru Margrete Auken, at Danmark vel

er det land i verden, der gør mest konkret, for så vidt angår CO<sub>2</sub>-problematikken og for at begrænse CO<sub>2</sub>-emissionen.

Planerne har ikke ændret sig voldsomt, siden regeringen fremlagde sin »Trafik 2005«. Vi har igangsat en del udredninger bl.a. om hurtigfærger, færgetrafik på Kattegat, den kollektive fjerntrafik generelt samt en ny energihandlingsplan, og regeringen forventer snart at få resultater herfra, der så skal tages stilling til.

Jeg er glad for, at vi i dag får denne debat. Det giver regeringen lejlighed til at fortælle om de overvejelser, regeringen til stadighed gør sig for at forbedre miljøindsatsen også på trafikområdet og føre målene fra »Trafik 2005« ud i livet.

Hvordan går det så, kan man spørge, med opfølgning af de mål, som regeringen satte sig i »Trafik 2005«. Regeringen opstillede bl.a. mål for reduktion af transportsektorens bidrag til luftforurening, mål, som oprindeligt blev fastsat af Schlüterregeringen i transporthandlingsplanen fra 1990.

Målene nødvendiggør betydelige reduktioner. For alle regulerede stoffer er der trods stigningen i transportarbejdet tale om mindst en halvering af emissionerne i år 2010. Alt tyder på, at vi når målet og endog mere end det med en indsats af renere brændstoffer og forbedret teknologi. Disse virkemidler bakkes op af EF-direktiver; bl.a. forventes der fra år 2000 indført nye skærpede normer for bilers udstødning.

I EU diskuteres også indførelse af udstødningsnormer for offroad-køretøjer som f.eks. landbrugs- og entreprenørmaskiner og for tohjulede køretøjer.

Siden 1990 er udslippet af kvælstofoxider, kulbrinter og partikler reduceret. Det skyldes naturligvis især, at alle nye benzindrevne biler har katalysatorer, og frem til år 2010 vil virkningen heraf give endnu større reduktioner.

For kulilte og svovldioxid er der ikke egentlige måltal i »Trafik 2005«, men også her er der allerede sket reduktioner, og flere væsentlige reduktioner vil følge i de kommende år, så der sker meget på miljøområdet, også for så vidt angår transportsektoren. DSB har f.eks. i de senere år reduceret sit udslip af svovldioxid fra dieseldrift med 93 pct. og forventer fremover at reducere det endnu mere, og svovlindholdet i autodiesel er fra 1992 reduceret med 75 pct.

Med hensyn til kulilte er der som nævnt ikke opstillet en egentlig specifik målsætning, men regeringen har hidtil forventet, at kulilteudslip-

pet frem til år 2010 kunne blive reduceret med 75 pct. Vi kan få problemer med at nå så stor en reduktion, bl.a. fordi udslippet tilsyneladende øges hurtigere end forventet med bilens alder. De fremtidige regler påregnes imidlertid også indrettet således, at de kan løse problemet med kulilte.

Når man tidligere diskuterede luftforurening i forbindelse med transport, talte alle mennesker jo om blyet i benzin som den store synder. Det var det også. I dag kan vi heldigvis glæde os over, at der i Danmark ikke længere sælges blyholdig benzin, så den opgave er løst.

Når vi er nået så langt på få år, skyldes det indførelse af afgiftsforskel på blyfri benzin og blyholdig benzin. Differentieringen af afgifter virkede altså som et instrument, der kan tages i anvendelse; det er vigtigt at konstatere. Men det skyldes naturligvis også de nye biler med katalysatorer, som ikke tåler benzin tilsat bly. Ligeledes er der ved afgiftsdifferentiering af dieselolie sket en overgang til let diesel, som efterhånden har erstattet den almindelige diesel.

De luftkvalitetsproblemer, som forekommer i afgrænsede dele af de større byer, må afhjælpes gennem trafikplanlægning og eventuelt gennem indførelse af særlige krav til køretøjer i disse områder. Langt de fleste steder ligger koncentrationen af skadelige stoffer under de vejledende grænseværdier.

DME, dimetylæter, er for nylig blevet lanceret som et muligt fremtidens forureningsfrit brændstof som afløser for diesel til dieselmotorer. Der er ingen tvivl om, at DME i dieselmotorer vil medføre væsentlige reduktioner i udslippet af partikler og kvælstofoxider. Derimod ved vi jo alle sammen, at DME ikke formindsker CO<sub>2</sub>-udslippet. DME har karakteristika, så det kan anvendes stort set uden at ændre motorerne. En rimelig udbredelse af DME er dog ikke gratis, det kræver supplerende infrastruktur i distributionsledet og opførelse af produktionsanlæg. Det kan formentlig kun gennemføres ved statslige tilskud. Regeringen vil med interesse følge de videre undersøgelser af DME på samme måde, som man vil følge udviklingen inden for andre alternative brændstoffer som f.eks. LPG og naturgas.

Regeringens indsats over for kvælstofoxider, kulbrinter, kulilte, partikler og svovl har i høj grad kunnet baseres på renere brændstoffer og teknisk udstyr, der begrænser udslippet.

Det er anderledes med kuldioxidproblemet. Som vi alle ved, hænger det nøje sammen med

forbruget af fossile brændstoffer, der i en lang årrække vil være helt den dominerende energikilde på transportområdet.

CO<sub>2</sub>-udslip og energiforbrug hænger derfor tæt sammen. Falder energiforbruget, begrænses udslippet af CO<sub>2</sub>, stiger energiforbruget, øges udslippet af CO<sub>2</sub>; og energiforbruget i transportsektoren er stigende. I løbet af 1980'erne er det steget med godt 25 pct. og ligger dermed over den gennemsnitlige stigning i andre sektorer. Dermed er CO<sub>2</sub>-udslippet naturligvis også steget.

Det er regeringens mål inden år 2005 at stabilisere transportsektorens udslip af CO<sub>2</sub> på det niveau, det var i 1988. Dernæst skal sektorens CO<sub>2</sub>-bidrag ned med 25 pct. inden år 2030. De to mål blev fastsat i den daværende regerings transporthandlingsplan fra 1990 og blev videreført i »Trafik 2005«.

Regeringen har i forbindelse med udarbejdelse af »Trafik 2005« lavet et skøn over transportsektorens CO<sub>2</sub>-udslip frem til år 2010. I det skøn er der taget hensyn til forbedringer i energieffektiviteten, til de skærpede afgifter i skattereformen samt til en række andre forhold. Beregningerne viser, at trods disse initiativer vil CO<sub>2</sub>-udslippet i 2005 blive øget med 13 pct. i forhold til 1988 og i 2010 med 20 pct.

Ved vurderingen af, om der skal tages yderligere initiativer inden for transportsektoren, må der lægges vægt på, hvor omkostningerne ved CO<sub>2</sub> er mindst. Regeringen har derfor igangsat et udredningsarbejde, der skal afklare, hvilke midler til CO<sub>2</sub>-reduktion i transportsektoren der er mest hensigtsmæssige, og samtidig lægge op til at beregne de samfundsmæssige omkostninger ved forskellige midler. Dette koordineres med tilsvarende vurderinger i energisektoren for at sikre, at CO<sub>2</sub>-reduktionen i samfundet baseres på de mest omkostningseffektive initiativer.

Der skal dog ikke herske tvivl om, at regeringen vil gøre en meget stor indsats for at nå CO<sub>2</sub>-målet også på transportområdet.

Regeringen betragter afgiftsinstrumentet som et meget vigtigt virkemiddel i anstrengelserne for at nedbringe transportsektorens energiforbrug og CO<sub>2</sub>-udslip, og jeg vil lidt senere vende tilbage med en nærmere omtale heraf.

Drivhuseffekten er et globalt miljøproblem, og en effektiv begrænsning må naturligvis ske i et koordineret internationalt samarbejde. For bilers vedkommende er der initiativer på vej i EU. Tyskland har opfordret Europa-Kommis-

sionen til at fremsætte direktiver vedrørende normer for nye bilers energiforbrug. Forslaget indebærer, at kravet til nye biler gradvis skærpes, således at den gennemsnitlige benzinbil skal forbedres til at kunne køre 20 km pr. l og dieselbilen 22 km pr. l. Regeringen støtter hovedlinjerne i forslaget. Strammere krav på længere sigt må naturligvis varsles systematisk for at sætte yderligere gang i den teknologiske udvikling.

Tilsvarende internationale krav bør stilles til skibe og til fly. Nationale krav vil formentlig kun vanskeligt kunne gennemføres i praksis på grund af EU-regler og risiko for udflugning. Regeringen vil derfor arbejde for at gennemføre internationale aftaler på området.

Også den fysiske planlægning kan på længere sigt bidrage til at nedsætte den fremtidige transportefterspørgsel; f.eks. er der en klar sammenhæng mellem lokaliseringspolitik og omfanget af transportarbejde. En lokaliseringspolitik, der samler mange funktioner – erhverv, detailhandel, institutioner og fritidsaktiviteter – omkring knudepunkter for den kollektive trafik, kan bidrage til at nedsætte energiforbrug og CO<sub>2</sub>-emission.

Regeringen har i regionalplanudmelding 1997 meldt ud med en politik for lokalisering og arealanvendelse, der har til formål at begrænse behovet for folks brug af bil.

Også større opmærksomhed over for blandet arealanvendelse og integration af forskellige byfunktioner i de enkelte lokalområder kan bidrage til at mindske transportarbejde og fremme brug af cykel og gang. Satsningen på kollektiv trafik på områder, hvor den kollektive trafik er et godt alternativ til bilbrug, har resulteret i brede aftaler om bl.a. investering af 9 mia. kr. til nye S-tog, udbygning af S-togsnettet og anlæg af Ørestadsbanerne.

Herved forventer regeringen at skabe mulighed for, at den kollektive trafik får sin store andel af den forventede stigning i trafikomfanget som følge af den økonomiske vækst. Dette kan bidrage til at mindske væksten i energiforbruget og dermed CO<sub>2</sub>-udslippet.

På støjområdet skærpede vi i »Trafik 2005« målene om at reducere antallet af boliger, der er stærkt støjbelastet af vejtrafik.

Regeringen har nu som mål, at højst 50.000 boliger er belastet med et støjniveau på over 65 dB i år 2010. Med henblik på at nedbringe generne fra trafikstøj er der i 1992 iværksat en støjbekæmpelsesindsats på det statslige vejnet.

Målet er at reducere belastningen fra de mest støjramte boliger langs dette vejnet, det vil sige først og fremmest boliger belastet med over 65 dB.

DSB har siden 1986 været i gang med en lignende indsats over for togstøjramte boliger, som forventes afsluttet omkring 2005. Senest er også S-bane-strækningerne blevet inddraget i indsatsen.

Støj fra veje og jernbaner kan reduceres ved at mindske køretøjernes støjpåvirkning ved hjælp af støjskærme, facadeisolering samt hastighedsdæmpning.

Med hensyn til vejstøj kan også anvendelse af støjsvag asfalt være en mulighed, ligesom trafikplanlægning og trafiksanering kan medvirke til, at antallet af støjbelastede boliger nedbringes.

I EU arbejdes der på direktiver, der vil mindske køretøjernes støjudsendelse yderligere.

I »Trafik 2005« blev det opgjort, at for ca. 95.000 stærkt støjbelastede boliger langs de danske veje vil facadeisolering være et vigtigt middel til at begrænse støjproblemerne. Langt de fleste af disse boliger ligger langs indfaldsvejene til de større byer. Det er derfor vigtigt, at amter og kommuner gør en indsats for at afhjælpe problemerne. Regeringen har iværksat et udredningsarbejde om prioritering af indsatsen på området.

Det er regeringens udtrykkelige mål at mindske transportsektorens belastning af miljøet. Dette er bl.a. kommet til udtryk ved gennemførelse af skattereformen, hvor et vigtigt mål var at ændre afgiftsstrukturen, således at sektorens energiforbrug og miljøpåvirkning kunne styres gennem markedsmæssige instrumenter. Som en vigtig del af bestræbelserne på at reducere transportsektorens belastning af miljøet forhøjes afgifterne på brændstoffer ved skattereformen gradvis indtil 1998.

Afgifterne skal således bidrage til at skabe en bedre sammenhæng mellem prisen på transport og de samfundsøkonomiske omkostninger ved transporten. Privatbilismens slid på miljøet og vore ressourcer kommer til at indgå med en større vægt i den pris, der betales for at køre i bil.

Benzinafgifterne er på kort sigt anledning til at nedsætte benzinforbruget, på lang sigt vil det påvirke bilparkens sammensætning i retning af mere brændstoføkonomiske biler. Når afgiftspolitikken skal udformes, må der dog også tages andre hensyn end de overordnede miljøsyn.

Afgiftspolitikken har, som vi alle ved – og det optager os meget i Folketinget – også fordelingsmæssige konsekvenser og griber ind på områder som arbejdskraftens mobilitet og erhvervslivets konkurrenceevne.

En anden følge af brændstofafgifterne har at gøre med hensynet til grænsehandelen. Det er besluttet, at de danske afgifter på benzin og diesel skal følge med op, hvis de tyske afgifter forhøjes.

Senest har regeringen fremsat planer om en afgiftsforhøjelse af benzinpriserne på 11 øre, hvorved de danske afgifter følger en uventet stor tysk afgiftsforhøjelse. Samtidig vil regeringen indføre afgiftsdifferentiering på benzinpriserne, således at benzinstationer med dampretur, som sænker udslippet af benzindampe, stilles bedre.

Det voksende energiforbrug i transportsektoren er ikke kun et dansk problem, det kendes overalt i de vestlige lande. Der er derfor behov for fælles initiativer. Regeringen støtter bestræbelserne i EU på at forhøje minimumsafgifterne på benzin og diesel, og det kan derfor også komme på tale at forhøje brændstofafgifterne yderligere efter 1998.

Den progressive registreringsafgift begrænser bilparkens størrelse og dermed miljøbelastningen. Gennem progressionen påvirkes bilvalget i retning af mindre biler og dermed typisk mindre miljøbelastende biler.

Registreringsafgiften indeholder allerede en positiv miljøvirkning. Regeringen mener ikke, at det er hensigtsmæssigt med generelle forhøjelser af registreringsafgiften. Hidtil har vi ikke haft et alment og accepteret grundlag for måling af bilers energiforbrug. Der er imidlertid nu i EU vedtaget en målemetode, som vil blive anvendt fra 1996 til bestemmelse af energiforbrug i forbindelse med typegodkendelse af personbiler. Energiforbruget for alle nye biler vil herefter blive målt efter samme metode. Regeringen vil derfor overveje, om de faste afgifter på biler i højere grad, end det er tilfældet i dag, bør differentieres efter energiforbrug.

De midlertidige skrotningspræmier har givet og giver anledning til en fornyelse af bilparken. Regeringen har valgt at gøre skrotningspræmierne midlertidige. Med permanente skrotningspræmier ville man reelt få en nedsættelse af registreringsafgiften, og dette er ikke regeringens ønske.

I forbindelse med skattereformen og det seneste finanslovforlig forhøjedes befodrings-

fradraget for personer med længere daglige transportafstande, mens befodringsfradraget blev reduceret for personer med kortere transportafstande. Omlægningen er et led i regeringens bestræbelser for at forenkle skattelovgivningen og – samtidig med at man søger at fastholde mobiliteten på arbejdsmarkedet – undgå flaskehalse og reducere ledigheden.

Som allerede nævnt er der andre instrumenter til rådighed til at begrænse CO<sub>2</sub>-belastningen. Imidlertid er ikke alle instrumenter lige gode. F.eks. kan det efter regeringens opfattelse være betænkeligt at indføre afgiftsdifferentiering eller lignende produktionsafhængige tilskud til biomotorbrændstoffer. Det skyldes, at disse brændstoffer er betydelig dyrere at anvende end en anden form for biomasse set i forhold til den mængde CO<sub>2</sub>-udslip, der herved fortrænges, men da der er vanskeligheder med at opfylde det danske mål for CO<sub>2</sub>-reduktion, kan anvendelse af biomotorbrændstoffer dog muligvis blive aktuel på længere sigt.

Dette spørgsmål vil vi grundigt behandle i forbindelse med det igangsatte arbejde med en ny energihandlingsplan, som forventes at foreligge ved udgangen af 1995.

For at være forberedt på den situation, at biomotorbrændstoffer kan blive miljømæssigt attraktive, agter regeringen i den nærmeste fremtid at iværksætte et begrænset forsøgsprogram for biomotorbrændstoffer.

Som det er tilfældet med persontransporten, følger regeringen også inden for godstransporten en linje, der skal bidrage til, at fragtpriiserne i højere grad afspejler de samfundsmæssige omkostninger ved transporten.

I EU-regi er der med hensyn til vejgodstransporten truffet beslutning om at forøge afgiftsbelastningen og i højere grad beskatte anvendelsen af køretøjer. Det er regeringens holdning, at ændringer i den danske afgiftsstruktur ikke må ødelægge konkurrenceevnen for transport-erhvervet og dansk erhvervsliv i almindelighed.

Endelig må jeg nævne, at lastbiler og lastvogntog til vejgodstransport med en totalvægt på 12 t eller derover pålægges en afgift for benyttelsen af det danske vejnet. Såvel køretøjer registreringspligtige i Danmark som udenlandske køretøjer er afgiftspligtige. Denne afgift er indført i samarbejde med vores EU-partnere i Belgien, Tyskland, Luxembourg og Holland.

Dele af transportsektoren har ikke hidtil haft afgiftsmæssigt incitament til at spare på energien. Det er regeringens opfattelse, at der skal

indføres afgifter på indenlandske færgers og flys energiforbrug.

Man må således konkludere, at regeringens trafikpolitiske miljømål bliver ført ud i livet gennem realisering af konkrete forslag, og at der løbende foretages overvejelser om yderligere forbedringer.

For så vidt angår nye større trafik anlæg, bliver de grundigt undersøgt for deres miljømæssige konsekvenser. Et eksempel er Femerforbindelsen, hvor der i øjeblikket iværksættes undersøgelser for 50-60 mio. kr. i et samarbejde med den tyske regering.

Et andet eksempel er baneudbygningsplaner for strækningen vest for København, som også er underkastet et omfattende undersøgelsesarbejde for tiden. Regeringen er af den opfattelse, at det er vigtigt, at sådanne undersøgelser af nye større anlæg gennemføres som et led i beslutningsgrundlaget. Det er vigtigt at have et overblik over virkningerne af de forskellige projekter, specielt fordi der inden for det samme projektforslag kan være nogle aspekter, som understøtter miljømålsætningen, mens andre kan gå imod.

Et meget nyt jordnært eksempel herpå, som godt kan overføres til større projekter, også til baneprojekter, er, at man f.eks. ved en omfartsvej kan aflaste og dermed fredeligøre en byggenemkørsel, hvorved vilkårene for beboerne og for lette trafikanter i bytrafikken bliver mere attraktive, men samtidig kan det totale antal kørte kilometer naturligvis vokse.

Det er vigtigt at gøre noget ved de overordnede miljøproblemer på trafikområdet. Det mener jeg også at regeringen gør, men der kan i forbindelse med udbygning af baner, veje og anden infrastruktur være andre hensyn, f.eks. regionale, beskæftigelsesmæssige og erhvervs-mæssige, som også må vejes med. Det synes jeg man skal være ærlig nok til at indrømme selv i en debat som i dag.

#### **Miljø- og energiministeren (Svend Auken):**

Fru Margrete Auken tog et rigtigt udgangspunkt for debatten i dag ved at gøre opmærksom på den meget alvorlige baggrund, som klimakonventionspartsmødet i Berlin er indledt med.

Isen i Antarktis og desværre vist også i Arktis smelter hurtigere, end man havde regnet med. Naturkatastrofe på naturkatastrofe melder sig: Oversvømmelser, tørke, orkaner. Forsikrings-selskabernes udgifter til disse naturkatastrofer

er skarpt stigende. Dertil kommer – nok så alvorligt – de enorme problemer, det skaber for mennesker i de udsatte områder.

Klimaforandringsprocessen er i gang, og alt tyder på, at det er menneskeskabte faktorer, som forårsager denne klimaforandring. Danmark vil under klimakonventionsmødet i Berlin spille en meget aktiv rolle og præge forhandlingerne sammen med ligesindede lande i den udviklede del af verden, og med hensyn til de mest berørte udviklingslande vil vi gøre, hvad vi kan, for – til trods for at odds er vanskelige – at der kommer et godt resultat ud af mødet i Berlin.

Hvis man skal påvirke de internationale diskussioner, er det helt afgørende, at man har orden i sit eget hus, og derfor er det naturligvis dybt foruroligende, hvis de tal, som Information offentliggjorde for tre uger siden, og som nu er gentaget i Politiken i går, og som fru Margrete Auken henviser til, er rigtige.

Alt tyder imidlertid på, at den undersøgelse, som det såkaldte DRI-konsulentfirma har foretaget af egen drift, når det drejer sig om de danske CO<sub>2</sub>-udledninger, ikke giver noget retvisende billede af udviklingen.

Vi har haft lejlighed til at gennemgå de tilgængelige oplysninger om undersøgelsen, og vi må sige fra energi- og miljømyndighedernes side, at det efter vores opfattelse er en meget dårlig undersøgelse, som slet ikke stemmer overens med de tal og de vurderinger, vi har for Danmarks vedkommende.

Danmark har sat sig et mål om at reducere med 20 pct. i år 2005, og vi er fast besluttet på at nå dette mål. Der er konstateret – og det fremgik af min energiredegørelse til Folketinget – en manko i forhold til målet på mindst 5 pct., og det har været baggrunden for, at regeringen i de seneste måneder har ført forhandlinger med erhvervene og de politiske partier om grønne afgifter på erhvervene. Vi er nu rede til i en nær fremtid at fremsætte forslag i Folketinget, der skaber en yderligere reduktion af CO<sub>2</sub>-udslippet på 5 pct. med fuld virkning i 2005. Ligeledes vil vi på trafikområdet, energiområdet og andre relevante områder bestrebe os på at leve op til målet.

Jeg skal ikke trætte Folketinget med alle de fejkilder, der er i undersøgelsen, kun gøre opmærksom på, at basistallene efter vor opfattelse ikke er rigtige, måleopgørelsen er ikke rigtig, og man har ikke i undersøgelsen taget hensyn til de politiske tiltag, der allerede er sket og vil ske i fremtiden.

Vi vil sørge for, at vores tal er i orden, og vi er klar til at tage en diskussion på det grundlag, der foreligger nu, og jeg skal sørge for i anden sammenhæng at dementere de oplysninger, der har været fremme.

Endelig skal jeg sige, at det bliver ikke nemt i Danmark at nå målet: de omkring 20 pct. Det vil stille krav til os om omlægninger. Både når vi taler om energi, når vi taler om transport, når vi taler om produktionsmønstre, og når vi taler om lokaliseringsmønstre, som trafikministeren var inde på det før, vil det kræve meget af os.

Men vigtigst af alt er det jo at sikre, at der sker en koordinering internationalt, og da er jeg glad for at kunne fortælle Folketinget, at vi i december måned i rådet for miljøministre i EU vedtog en lang række rådskonklusioner om miljø og trafik i Europa som oplæg til et senere fælles møde mellem miljøministrene og trafikministrene om en koordineret politik på området. En række meget principielle tilkendegivelser af betydning for hele Europas trafikudvikling blev vedtaget.

Vi vil fra dansk side, hvad enten det drejer sig om miljøpolitikken, energipolitikken eller transportpolitikken, gøre, hvad vi kan, for at Danmark ikke bare skal leve op til målene, men også deltage aktivt i det internationale samarbejde herom.

## Besvarelse

### Margrete Auken (SF):

Jeg vil gerne takke for de to besvarelser og især lægge vægten på den takt, hvor jeg synes, man kan høre, at problemerne bliver taget alvorligt.

Jeg var engang til en international miljøkonference, hvor en amerikansk parlamentariker sagde til mig, at det måtte være dejligt at være politiker i et land som Danmark: Sikke en masse indflydelse man kunne få.

Jeg troede, han mente noget med at blive en stor fisk i en lille dam, og osede af skepsis, men nej, han var ægte misundelig. I et land som Danmark med et veludviklet demokrati, med flade kommunikationsveje og et rimelig højt fælles uddannelsesnivea havde man alle chancer for at gå i spidsen og vise, hvordan problemerne skulle tackles. Vi kunne virkelig blive et forbillede for de andre, så de kunne se, at det faktisk lod sig gøre at vende en udvikling, og derudover havde vi jo mulighed for at udvikle

smart teknologi, så vi kunne skaffe os industrielle forspring.

Det havde han ret i, og deri lå så i øvrigt også omvendt en grum erkendelse af, at hvis vi ikke kan magte opgaven, hvem kan så? Vores ansvar er med andre ord dobbelt.

Denne stolte igangsættende tankegang står i ret voldsom kontrast til den, man ofte møder hos dem, der skal træffe beslutningerne og eventuelt betale prisen. De foretrækker tit at lægge sig mageligt i baghjulet, som vi f.eks. gør med benzinpriser, og sige: Hvilken rolle spiller vores indsats i det store billede? Om vi så halverer vores energiforbrug og CO<sub>2</sub>-udslip, vil det ingen som helst indflydelse have på miljøet.

Denne afmægtige jammerstrategi håber jeg at alle med mig vil afvise. Vi i Danmark må gå i spidsen. Vi er rige nok både økonomisk og kulturelt til at gøre det, og vi er forhåbentlig også kloge og samvittighedsfulde nok til dette nødvendige projekt: at blive et forbillede og ikke bare med fine målsætninger og rapporter, nej, med rigtige handlinger. Og her er trafikken et fortræffeligt sted at sætte ind.

Den eksisterende trafik er nemlig elendig. Den støjer, den oser, den nedsætter gamles og børns mobilitet, så andre, ofte kvinder, må bruge uforholdsmæssigt megen tid på at vogte børnene mod trafikken og transportere dem rundt.

Trafikken er dyr og tidkrævende. Vi bruger langt mere tid på dødssyg pendlertrafik end nogen sinde tidligere. Og så er den grupvækende voldelig. I Danmark blev der i fjor dræbt 573 og kvæstet ca. 10.000 ifølge politiets registreringer.

Målet må med andre ord være en trafik, der sikrer, at alle, også børn og gamle, er automobile, det vil sige selv kan sørge for deres transport. Der skal være mindst mulig tvungen transport. Den skal være tryk og kvik for os alle. Den skal fungere godt i et internationalt samarbejde. Den skal være økonomisk både med ressourcer, penge og plads. Og den skal være socialt retfærdig. Penge skal ikke kunne give nogen ret til at forgribe sig på de andres mobilitet. Og så må den ikke forurene.

Nogle af disse mål vil det tage tid at nå, andre kan klares hurtigt, men ingen af dem lader sig realisere, uden at vi kommer til at forgribe os på de materielt privilegeredes privilegier. Og da disse privilegerede jo ofte findes blandt journalister, opinionsdannere, politikere osv., kan det være en ganske sej sag at komme i gang. Det

kan skræmme mange, ikke mindst trafikministre.

Måske er det derfor, alt næsten går den gale vej i øjeblikket trods mange fine rapporter.

Bilsalget stiger, vejtransporten og transportbehovet stiger. De store trafikpenge går trods alt til motorveje og broer. Den konkrete planlægning peger i samme retning, og hvis vi ser, hvad der er sket inden for skatteforliget, så kan vi se, at det også går bragende galt.

Vi foreslår selvfølgelig, at vi fastholder miljømålene i »Trafik 2005«, men vi må heller ikke glemme, at »Trafik 2005« er betydelig dårligere end Bilgrav-Nielsens »Energi 2000«, hvor målet er en 20 pct.s CO<sub>2</sub>-reduktion i 2005, mens trafikken får en stor forureningsrabat, således at CO<sub>2</sub>-udslippet kun skal været stabiliseret i 2005. Og så skal også det langsigtede mål med 25 pct.s reduktion i 2030 ind i planerne nu, ellers bliver det ikke til noget.

Meget drejer sig om lands-, region- og byplanlægning, hvis transportbehovet skal ned. Virksomheder skal placeres ved stationer. Og hvorfor bliver vi ved med at acceptere forurenende industri, som vi ikke kan være bekendt at have i nærheden af vores boliger? Det er jo en syg tankegang, der styrer en planlægning, hvor man beholder giftige og svinende fabrikker, bare de er langt væk.

Men den slags omlægninger tager tid. Det går meget hurtigere at centralisere industrien, som vi f.eks. har set det med MD Foods, med store indkøbscentre, koncentrationen af uddannelse og kultur, alt det, som privatbilismen har givet nogle gevaldige skub i den gale retning i de sidste, lad os sige 20 år.

For at kunne leve op til de vedtagne mål kommer man altså ikke uden om at hæve benzinpriserne. For SF er det svært at se, at vi kan gå under forslaget fra konsensuskonferencen i 1993, hvor et meget besindigt lægmandspanel anbefalede, at benzinprisen steg – nu skal jeg citere – med 1 kr. 25 øre pr. l i hvert år de næste fem år ud over den prisudvikling, der i øvrigt måtte komme. Om fem år vil prisen dermed være steget til ca. 12 kr. pr. l alt andet lige. Derefter skal benzinprisen mindst følge prisudviklingen.

Det var ganske almindelige besindige, men forholdsvis velorienterede danskere, der vedtog det.

Samtidig bliver man nødt til at rette op på transportfradragsskandalen. Det var et chok at se Transportrådets undersøgelse af, hvem det

er, der bruger det. Det er de mest velhavende i det nordsjællandske, som i øvrigt har fine togforbindelser. Det har ikke en disse at gøre med mobilitet og de fattige og alt det dér.

Hvorfor ikke undersøge, om man kunne nøjes med at støtte de lavtlønnede, der har påtvungen lange transporter, f.eks. ufaglærte arbejdere på skiftehold, selv om det i grunden er skrap, at de bare kan kostes rundt på vejene i mange timer, uden at arbejdsgiverne behøver at tage hensyn til dem?

En anden grim og indtil nu næsten uopdaget sag er firmabilerne. Med de nye ordninger undrager de sig næsten helt enhver økonomisk styring. Man kan se i Børsen, hvad det er, der er sket. Det betyder mange grimme ting, men altså først og fremmest, at vi ikke får andet end skandaler af dem, og det forlyder også, at en meget stor del af de nye biler er af den slags. Jeg har hørt et tal, der siger op imod halvdelen af de nye biler. Jeg vil egentlig gerne vide, om skatteministeren har opdaget det. Det er i hvert fald nok også en ordning, der må kigges på hurtigst muligt.

Hvis regeringen mener noget med, at man vil styrke den kollektive trafik og cyklerne på privatbilismens og vejgodstransporternes bekostning, er det altså kraftigere midler, der skal til, end blot en fornyelse af S-banernes materiel.

Ideen med betalingsring om de store byer, især København, skal på bordet igen, samtidig med at parkering ved arbejdspladser i byen skal begrænses. Pengene fra betalingsringen skal bruges til at forbedre den kollektive trafik i hele HT-området.

Busbanesystemet skal udbygges, effektiviseres, og der skal gøres noget ved stoppestedsfaciliteterne. Cykeltrafikken skal sikres. Et nødvendigt mål er, at både børn og gamle skal kunne cykle sikkert og trygt og med kortest mulige afstande og rimelig fremkommelighed.

Og så skal der god vilje bag medtageordninger for cykler i den kollektive trafik. Jeg ved ikke, om man er opmærksom på, at med Storebæltsforbindelsen bliver det sandsynligvis overhovedet ikke muligt at få cykler med over Storebælt, fordi man ikke har cykelsti. Det mener jeg måske heller ikke er så nødvendigt, men de kan altså heller ikke komme med toget. De kan så blive hjemme, men jeg er ikke sikker på, at det er det, man går ind for at de skal. Det er noget af det, jeg regner med kan ordnes forholdsvis hurtigt.

Men det er i hvert fald sikkert, at hvis bilen for alvor skal have konkurrence, må man kombinere de hurtige transportere på lange afstande med den store fleksibilitet, som cykler kan give i byer og andre nærområder.

På det internationale område må der gøres noget, og dér er jeg glad for, at ministeren i dag nævnte afgifterne på blyfri benzin. Jeg mener, det er noget, vi skal arbejde med internationalt. I øjeblikket er den vistnok stort set afgiftsfri over hele feltet.

Det er en glimrende idé at kigge på bilernes energiforbrug i hele EU, men nu må der snart komme nogle høje minimumskrav her. Men hvorfor er det kun det, man kigger på? Hvad med bilernes holdbarhed og mulighederne for at få dem repareret?

Så har Europa-Kommissionen for længe siden – jeg mener, det er tilbage i 1989 – arbejdet med nogle ordentlige koordineringer af jernbanerne i EU, så de for alvor kan komme til at spille en rolle ikke mindst for godstransporterne. Kombitransporterne er allerede ved at blive indarbejdet, men først når der kommer styr på organiseringen, vil resultaterne være værd at bemærke.

En ordentlig opstramning af godstransportpriser, herunder skrappe vejafgifter, vil også tilskynde til mindre transport. Vi må have udviklet en model for kvalitetstransporter, så bliver også de i Politiken i søndags omtalte morgenmadsmaskiner en selvfølge i enhver dansk brugs. Selvfølgelig skal det blive for dyrt at sende pap og luft rundt i hele verden.

Med den baggrund vil jeg gerne stille følgende:

### Forslag om motiveret dagsorden

»Idet Folketinget pålægger regeringen at fastholde miljømålsætningen i »Trafik 2005« som et minimum for trafikens bidrag til den samlede CO<sub>2</sub>-reduktion, opfordres regeringen til ved begyndelsen af den kommende folketingssamling at fremlægge et handlingsprogram – herunder forslag i EU – indeholdende konkrete og udarbejdede initiativer til opfyldelse af miljømålet.

Folketinget går herefter over til næste sag på dagsordenen.«

(Dagsordensforslag nr. D 56).

### Formanden:

Der er nu fremsat følgende forslag om motiveret dagsorden: (se foran). Jeg skal lade dette forslag indgå i de videre forhandlinger.

### Poul Andersen (S):

Jeg vil allerførst gerne takke SF for med den foreliggende forespørgsel at have rejst debatten om de overordnede trafikpolitiske miljømålsætninger.

Dernæst vil jeg takke ministrene for den fyldestgørende status, som man har gjort over regeringens indsats med henblik på at leve op til de overordnede miljømålsætninger.

Regeringen har jo allerede i slutningen af 1993 fremlagt en gennemarbejdet plan for trafikpolitikken frem til år 2005, en plan, som vi i Socialdemokratiet var og stadig er yderst tilfredse med. »Trafik 2005« ridser klart problemfelterne op både med henblik på støj, luftforurening, energi og CO<sub>2</sub>. Der gøres rede for målsætninger og for de politiske veje, der kan anvendes for at nå dem. Det er vigtigt, at vi så vidt muligt får fat i menneskeforureningen ved kilden, det være sig tog, busser, biler, fly eller skibe.

Der forskes i øjeblikket meget intensivt i nye former for brændstoffer, der er renere for miljøet. I Socialdemokratiet er vi indstillet på at overholde miljømålsætningerne i »Trafik 2005« til tiden og om muligt gerne endnu hurtigere. Med henblik på udledningen af CO<sub>2</sub> viser de seneste beregninger imidlertid, at trafikområdet i år 2005 vil udlede 13 pct. over det niveau, der er fastlagt i målsætningerne.

Der er forskellige strategier, som skal ændre dette. For det første kan man søge at mindske den samlede trafikmængde, f.eks. ved at opfordre folk til at køre flere sammen eller ved at gøre transport dyrere gennem afgifter og brugerfinansiering. En generel fordyrelse af transport må dog hele tiden vejes op imod den dæmpende effekt, den kan have på den økonomiske udvikling.

For det andet kan vi gøre den allerede eksisterende trafik mere miljøvenlig. Dette kan bl.a. opnås ved at støtte forskning og udvikling inden for miljøvenlig transportteknologi og ved at opmuntre til udskiftning af gammelt materiel, sådan som vi allerede har gjort det med skrotningspræmien på gamle biler.

For det tredje kan vi sigte mod at overflytte trafik fra de meget forurenende til de mindre forurenende transportformer. Det vil primært sige at erstatte en del af vejtrafikken med tog og

skibstransport og skifte nogle af de korte bilture ud med cykel eller gåben.

Alle de ovennævnte metoder må naturligvis kombineres for at nå det optimale resultat, men enkeltstående betragter vi øgede afgifter som den mest effektive vej mod målet. Dog må vi hele tiden holde en balance, så det ikke bliver alt for skadeligt for vores konkurrenceevne.

Derfor er det også vigtigt, at vi samarbejder tæt på EU-niveau for at løse disse problemer, så det ikke bliver muligt for visse lande at påføre andre unfair konkurrence på transportområdet gennem anvendelse af lave miljøstandarder.

For Socialdemokratiet er det vigtigt med en sammenhængende og bæredygtig trafikpolitik. Finansloven for 1995 er et udtryk for dette med en større satsning på den kollektive trafik, bl.a. gennem udbygning af elektrificeringen af DSB's hovedstrækninger og udbygningen af S-togslinjerne. Vi havde selvfølgelig gerne set endnu større tiltag, men som vi alle ved, forudsætter det jo både de nødvendige midler og et politisk flertal.

På baggrund af dette vil jeg på Socialdemokratiets, Det Radikale Venstres, Centrum-Demokraternes, Venstres og De Konservatives vegne fremsætte følgende:

### Forslag om motiveret dagsorden

»Det Folketinget bekræfter målet i transport-handlingsplanen fra 1990 og efterfølgende den trafikpolitiske redegørelse »Trafik 2005« fra 1993 om stabilisering af CO<sub>2</sub>-udslippet på transportområdet i år 2005 i forhold til 1988-niveauet, konstaterer Tinget, at regeringen har igangsat et udredningsarbejde, der skal afklare, hvilke midler til CO<sub>2</sub>-reduktion i transportsektoren der er mest hensigtsmæssige og samfundsøkonomisk effektive.

Tinget konstaterer endvidere, at dette arbejde vil blive koordineret med tilsvarende vurderinger i energisektoren for at sikre, at CO<sub>2</sub>-reduktionen i samfundet baseres på de mest omkostningseffektive initiativer.

Tinget opfordrer regeringen til i EU at arbejde for gennemførelse af direktiver vedrørende normer for nye bilers energiforbrug.

Folketinget går herefter over til næste sag på dagsordenen.»

(Dagsordensforslag nr. D 57).

### Formanden:

Der er nu fremsat følgende forslag om motiveret dagsorden: (se foran). Også dette forslag indgår nu i forhandlingen.

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

Jeg har et par forståelsesproblemer med denne dagsorden.

Det ene er, at jeg gerne vil høre, hvordan Venstre og De Konservative kan være med, når man tænker på den debat, vi lige har haft, og hvor det eneste, Venstre og De Konservative kunne bidrage med til opfyldelsen af »Trafik 2005«, er flere motorveje. Er man enig i det, siden man stiller et dagsordensforslag sammen?

Hele den foregående debat har jo vist noget andet, så jeg vil egentlig godt vide: Betyder ordene ingenting, eller hvordan? Vi får bare at vide, at der er et redegørelsesarbejde i gang, men efter at vi har hørt den foregående debat og nu kan se, at Venstre og De Konservative er medforslagsstillere, lyder det, som om det er en vind i en lampe, tror jeg jeg ville sige, hvis jeg skulle tale pænt heroppefra.

**Formanden:**

Ja tak.

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

Og når man læser den anden pind, får man en styg mistanke om, at den betyder, at transportsektoren, som har så svært ved at leve op til i hvert fald CO<sub>2</sub>-emissionsmålene – det går hele tiden den gale vej – nu skuer over til energisektoren for at se, om der ikke er et hul derovre, så man kan snuppe lidt plads og ikke behøver reducere så meget, som der står i planen.

Hvis det f.eks. lykkes at få Avedøreværket til at omlægge til gas, så CO<sub>2</sub>-emissionerne bliver mindre – tror trafiksektoren eller trafikministeren og det sammenrend derovre så, at man dermed kan lade være med at gøre noget for transporten? Er det det, det betyder? Eller betyder det, at vi må konstatere, at energisiden dårligt nok kan leve op til det, så transporten derfor må gå videre end til det meget beskedne mål, der blev fastlagt i 1990 og siden hen har været fastholdt, nemlig at niveauet ikke skulle reduceres, men fastholdes på 1988-niveauet.

Og husk også, at der ikke er tale om en reduktion på niveau med det, der lå i Energiplan 2000 fra den daværende energiminister.

Der er tale om, at trafikken fik lov til at svine temmelig meget, og når man læser den pind, ser det ud, som om det er meningen, at nu vil vi alligevel godt give lidt elastik til trafikken, så den kan få lov til at brede sig lidt mere, hvis det lykkes for energien at få reduceret en anelse ekstra.

(Kort bemærkning).

**Bent Hindrup Andersen (EL):**

Det er fru Margrete Aukens kommentar – som jeg synes er udmærket – om energipolitikken, som bringer mig herop. Den skal i allerhøjeste grad bidrage sammen med transporten, både ved en anden planlægning og ved en omlægning af transporten fra bilisme til kollektiv trafik. Helt enig.

Jeg er også enig i, at der skal afgifter ind i billedet som et af redskaberne, og her nævnte fru Margrete Auken en afgift på 1,25 kr. hvert år gennem 5 år, som det er foreslået tidligere. Jeg vil gerne spørge fru Margrete Auken: Er det ikke sådan, at man kan konstatere, at der er et flertal bestående af regeringen, SF og Enhedslisten, som gerne vil indføre en benzinafgift?

Men jeg kan også notere mig, at SF åbenbart har sagt nej til en benzinafgift, såfremt den ikke bliver på det beløb, fru Margrete Auken har skitseret. Jeg er i og for sig enig i, at det er en meget beskeden samlet afgift på 20 øre, der er på tale, og hvis ikke den bliver målrettet tilbageført til fornuftige formål i den kollektive trafik eller andre ting, er det ikke noget, der har nogen adfærdsregulerende effekt. Men i den udstrækning man lavede en målrettet tilbageføring af benzinafgifterne, og hvis man f.eks. tog det teoretiske eksempel, at det var 3 gange 25 øre over 3 år, ville det ende med at give 1 mia. kr. i afgift om året, og det er jo trods alt også noget at gøre godt med til udvikling af den kollektive trafik, hvis man altså havde det udgangspunkt, at afgiften skulle tilbageføres målrettet til det formål.

Jeg vil gerne spørge: Er det ikke muligt at etablere grundlag for, at der i denne omgang i forbindelse med indgreb over for CO<sub>2</sub>-udslippet kan skabes et flertal, der trods alt kan gå et lille skridt i den rigtige retning, når det drejer sig om afgifter på benzin? Og kan SF ikke være med i et sådant flertal sammen med regeringen og Enhedslisten?

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

Når jeg hører om de 11 øre, kommer jeg altid til at tænke på Egon Mathiesens »Mis med de blå øjne«: Da den nåede frem til bladlusen, var det næsten værre end ingenting. Og de 11 øre er ikke bare næsten, de er værre end ingenting, for de har ingen adfærdsregulerende effekt. Ingen!

Det kan godt være, vi kan skaffe noget provenu – det vil jeg ikke bestride – til at fylde i noget andet. Men så længe benzinen er næsten gratis, har det ikke nogen adfærdsregulerende effekt, medmindre man laver bump og bomme og forbud. Vi vil hellere bruge en afgiftsstrategi, end vi vil bruge alt for meget af påbuds-forbudsstrategien. Det er derfor, vi har henholdt os til konsensuskonferencens forslag, og der er altså en verden til forskel med hensyn til at nå op på 12 kr. literen, alt andet lige; de andre reguleringer skal jo medregnes oveni. Konsensuskonferencen snakkede om adfærdsregulering, ikke om at skrabe penge sammen til statskassen.

Jeg er helt enig med hr. Bent Hindrup Andersen i, at skal vi skrabe penge sammen til statskassen, er 11 øre glimrende, fordi de overhovedet ikke får folk til at køre mindre, og så kommer alle pengene ind. Det er fuldstændig det samme som med de norske vejafgifter, de gør nøjagtig det samme. De er sat så lavt, så de ikke regulerer trafikken, men kun skaffer penge i kassen. Det er pointen i den slags.

Derfor er det forslag skandaløst, og jeg synes, det er skandaløst, at Enhedslisten også på dette punkt viser, at de ikke for alvor vil gøre noget, der virker, men bare hele tiden vil fedte for alle bilisterne. Det er fakta i denne sag.

Hvis man tager listen over, hvordan Danmark ligger – og det bør ministeren også høre efter, for ved trafikministeren, hvordan Danmark ligger med hensyn til benzinpriser i EU, og hvem der er foran os? Jeg skal nævne dem i rækkefølge, alt efter hvor høj prisen er: Det er Norge, Holland, Finland, Frankrig, Tyskland, Sverige, Belgien, Portugal og Østrig. Efter Snøbel-Danmark er der kun Luxembourg og derefter Irland, Italien, Grækenland og Spanien. Til lykke med det!

(Kort bemærkning).

**Bent Hindrup Andersen (EL):**

Nu vil virkeligheden jo nok vise, hvad der er effektivt eller ej, og hvis vi ser på den CO<sub>2</sub>-aftale, der ligger nu, har det vist sig, at man med den halve afgift kan nå den samme effekt, hvis

man laver målrettet tilbageføring. Det er der ikke megen tvivl om.

Det, det drejer sig om her, er en anden situation, nemlig om SF's holdning betyder, at der ikke bliver taget et eneste skridt i retning af en benzinafgift, for den kan jo ikke gennemføres med regeringens og Enhedslistens stemmer alene.

Jeg er også enig i, at den benzinafgift, der tales om – altså 11 øre som den er nu – forslår ingenting i forhold til en adfærdsregulering. Vi vil også gerne være med til at lave den højere, men vores konkrete bud skal være, at under alle omstændigheder skal man begynde at drøfte en målrettet tilbageføring til den kollektive trafik.

Det er ved at være i strid med sandheden, når fru Margrete Auken siger, at vi bare vil have en skat. Tværtimod er problemet med den generelle afgift, benzinafgiften er i øjeblikket, at den bare går ind som en generel skat og ikke har nogen adfærdsregulerende funktion. Det, vi gerne vil have, er, at den skal målrettet tilbageføres til udvikling af kollektiv trafik og andre forhold, som kan være med til at reducere CO<sub>2</sub>-belastningen ved godstransport og andre ting. Det er det, det hele går på.

Jeg vil spørge: Er det overhovedet ikke muligt at formå SF til at rykke sig i retning af, at der kan indføres en benzinafgift i kraft af en folketingsbeslutning?

#### **Skatteministeren (Carsten Koch):**

Det, der kalder mig herop, er også fru Margrete Aukens tilkendegivelser om, hvad man agter at være med til, og hvad man ikke vil være med til i forbindelse med forslaget om, at benzinafgiften skal stige med 10 øre.

Det får mig til at tænke på, at da jeg gav min datter et lille stykke is forleden dag, sagde hun: Så lidt kan man da ikke spise! Jeg forstår simpelt hen ikke argumentet. Vi bliver skældt ud for at være snøbler og ligge langt bagud i forhold til de andre lande med hensyn til benzinafgifternes højde, og så foreslår vi 10-11 øre, og så bliver vi skældt ud.

Hvad er det for en strategi, man tænker sig? Vi kommer her og foreslår 10-11 øre, men det er ikke nok; og alternativet er, at vi må konstatere, at der ikke er et flertal for de 10-11 øre, og så kommer vi længere ned. Er det konstruktiv politik? Jeg spørger bare.

(Kort bemærkning).

#### **Margrete Auken (SF):**

Nu har jeg ikke prøvet at samarbejde med skatteministeren før. Jeg har hidtil troet, at han var mere intelligent, men jeg vil sige, at sammenligningen med isen holder ikke nogen steder, for det er jo ikke det, vi taler om her. Vi taler om, hvilken effekt vi skal opnå.

Hvis regeringen er enig i – men det er jeg altså ikke sikker på – at en afgift skal have indflydelse på, om folk tager bilen eller ej til alt muligt, betyder de 11 øre ingenting, og så kommer vi ikke op i nærheden af de andre lande. Jo, vi kommer lige op over Østrig, men vi kommer ikke engang op til Portugal, og så er det slut. Vi hopper lige en tand op i rækken med de 11 øre. Det er alt, hvad der sker, og det er der altså ingen grund til at gå ud og prale af bagefter.

Som jeg har sagt til hr. Bent Hindrup Andersen, har vi ikke gjort noget som helst, og vi risikerer oven i købet, at Centrum-Demokraterne derefter låser det hele fast ved at sige: Vi har fået den afgiftsforhøjelse, og husk, at det er for hele 1996. Så hr. Bent Hindrup Andersen skal ikke slippe godt fra at sige – det er næsten som at høre hr. Svend Erik Hovmand – at SF overhovedet ikke vil være med til en afgiftsforhøjelse på benzin. Jo, vi vil! Men det skal være en, der betyder noget, og ikke kun en, der går i skatteministerens kasse. Den skulle også gerne gå ind i trafikministerens CO<sub>2</sub>-regnskab, så det lignede noget fornuftigt. Så derfor: Nej.

(Kort bemærkning).

#### **Elisabeth Arnold (RV):**

Jeg synes, at sammenligningen med Portugal og Grækenland og andre eksotiske lande i Europa er fuldstændig hen i vejret. Det er jo ikke et spørgsmål om, hvorvidt man skal vælge at køre i bil i Danmark eller i Portugal. Vi bor i Danmark, og derfor er det det danske prisniveau, der er afgørende for de danske bilister.

Nu har fru Margrete Auken sagt, at 11 øre slet ikke er nok til en adfærdsregulering, og derfor vil jeg gerne spørge fru Margrete Auken: Hvad er nok? Hvad er nok til en adfærdsregulering? Lad os få et klart svar fra SF.

(Kort bemærkning).

#### **Bent Hindrup Andersen (EL):**

Jeg kan forstå på fru Margrete Auken, at i det øjeblik midlerne ikke går i skatteministerens kasse, men omgående går videre over i trafikministerens kasse og bliver brugt til nogle for-

nuftige formål, kunne man godt snakke om det. Sådan forstod jeg indlægget.

Og så vil jeg spørge skatteministeren: Er det ikke muligt, og kunne man ikke forestille sig, at man begyndte at bryde et hul, så benzinafgifterne netop blev brugt som støtte til udviklingen af den kollektive trafik? Så kunne det godt være, der kunne komme nogle bukser ud af det skind, vi diskuterer i øjeblikket.

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

Jeg har jo forskellige ting at holde mig til, når vi skal sige: Hvad er nok?

Miljøministeren sagde for et års tid siden 20 kr. pr. l. Hvis vi sammenligner med, hvad den kollektive transport er kommet til at koste, er svaret 16 kr. pr. l. På konsensuskonferencen blev det diskuteret, hvor stor den skal være for for alvor at batte noget på den adfærdsregulerende effekt, mens man ikke var specielt interesseret i det andet, og forslaget var: 1,25 kr. om året op til 12 kr. og i øvrigt i takt med prisstigningerne. Det vil også være vores bud, men det er da klart, at vi godt vil forhandle.

Lad os tage fru Elisabeth Arnolds bemærkning op og se på landene omkring os og sige: Vi skal i hvert fald op på deres niveau. Norge ligger på 7,20 kr., Finland på 6,37 kr., Tyskland på 6,19 kr. og Sverige på 6,99 kr. Og vi kunne f.eks. sige: O.k. 7-8 kr., lad os prøve at starte her.

Men 11 øre kan altså ikke bruges til noget som helst andet end en skatteoverførsel. Det har ingen adfærdsregulerende effekt, og vi snakker faktisk om, hvordan vi kan få begrænset bilismen, ikke om, hvordan vi får flyttet nogle penge over til noget andet. Jeg vil da gerne være med til at bruge så mange penge som muligt til den kollektive trafik; det er bl.a. det, der ligger i vores betalingsringsforslag. Men jeg går altså ikke med til, og det gør SF forhåbentlig heller ikke – så bliver det i hvert fald uden mig – at sige, at vi har gjort noget for afgifterne og benzinpriserne ved at stemme for 11 øre i hele 1996. Det er ikke engang inklusive den stigning, som vi ved de tyske benzinpriser får. Vi kommer til at ligge endnu længere tilbage i forhold til de tyske priser, og det er for sølle.

**Formanden:**

Først er det skatteministeren og derefter hr. Bent Hindrup Andersen, fru Elisabeth Arnold og hr. Jens Kirk, og så må vi videre i ordførerrækken.

**Skatteministeren (Carsten Koch):**

Jeg må konstatere, at vi stadig ikke har fået svar fra fru Margrete Auken på det udmærkede spørgsmål, fru Elisabeth Arnold stillede, nemlig hvor meget skal der til, før det postuleres at være adfærdsregulerende. Det har vi ikke hørt noget om endnu, bortset fra at vi har hørt, at 11 øre ikke er nok.

Må jeg gøre opmærksom på, at vi taler ikke kun om 11 øres forhøjelse af benzinafgiften. Som følge af skattereformen vil vi gradvis år for år – endda ved flere lejligheder gennem de enkelte år – optrappe benzinafgiften til en samlet stigning inklusive moms på 116 øre fra skattereformens indfasningsår 1994 frem til 1998, og så kommer der som følge af en uventet afgiftsforhøjelse i Tyskland endda yderligere mulighed for at lægge 10 øre eksklusivt moms ovenpå. Hvorfor skulle vi ikke udnytte lejligheden og lægge de 10 øre oven på den i øvrigt fornuftige optrapning? Jeg fatter ikke, at man vil stille sig op og på den ene side sige, at vi ligger meget, meget lavt, men på den anden side ikke vil være med til at give den alt, hvad den kan trække, oven i den i øvrigt fornuftige stigning, der er tale om. Jeg forstår simpelt hen ikke strategien. Jeg fatter den ikke.

Må jeg have lov til at sige til hr. Bent Hindrup Andersen, at jeg forstår heller ikke denne sære sammenkædning med adfærdsregulerende afgifter. Der er ingen, der skal komme og sige, at afgiftsforhøjelser ikke er adfærdsregulerende; selvfølgelig er de det. Undersøgelser viser, at når priserne stiger, skifter man over til andre ting. Sådan er det, uanset om vi taler om 10 øre, 5 øre eller 30 øre. Det er kun et spørgsmål om, hvilken hast man gør det med.

Jeg forstår ikke sammenkædningen mellem på den ene side en fornuftig forøgelse af prisen på den ressource, som benzin er, og på den anden side den miljøødelæggelse, der er tale om. Hvorfor skal det sammenkædes med, at man nødvendigvis skal bruge provenuet til andre miljøforanstaltninger? De to ting er vidt forskellige. På den ene side betaler man forøgede afgifter for at ændre adfærden, og så kan man træffe andre beslutninger, som egentlig er uafhængige heraf, men som også kan bidrage til at forbedre miljøet. Hvorfor skal de to ting kædes sammen?

Hvis vi nu tænkte os, at vi ikke kunne få hævet benzinafgiften, men gerne ville gøre noget for den kollektive trafik – skulle vi så lade være, når afgiften ikke kan forhøjes? Når man

kæder tingene sammen på den måde, udelukker man sig jo også fra at øge udgifterne til den kollektive trafik i de situationer, hvor man ikke kan øge benzinafgiften. Jeg synes, det er en mærkelig sammenkædning. De to ting kan følges ad, eller de kan gøres hver for sig. Der er ingen grund til at kæde dem sammen.

**Formanden:**

Så er det hr. Bent Hindrup Andersen, derefter fru Elisabeth Arnold og hr. Jens Kirk, og så er hr. Svend Heiselberg noteret som ordfører. Og så må vi tage en næste omgang med korte bemærkninger efter hr. Svend Heiselberg. Vi har haft hele 12 korte bemærkninger.

(Kort bemærkning).

**Bent Hindrup Andersen (EL):**

Jeg kan svare skatteministeren, at selvfølgelig skal den kollektive trafik ikke alene bæres oppe af benzinafgifter. Det er helt oplagt, og det er klart, at Enhedslisten også er indstillet på, at der selvfølgelig skal offentlige midler ind her.

Det, vi taler om, er, at hvis man også skal have en effekt ud af det, kunne man benytte anledningen til at overføre midlerne til et forsøg med forskellige transportformer, som reducerer CO<sub>2</sub>-belastningen. Det er specielt det, der skal ske med midlerne, når de skal overføres. Vi har lavet en mindre projektpakke, og hvis man kigger på noget af det mest transporttunge overhovedet, nemlig lastbiltrafikken, kunne et projekt med udbygning af den døende coastertrafik rent faktisk være med til at få en hel del af den unødige last fra vejene over i coastertrafikken, der har en masse andre gode ting i sig. Det er nogle projekter i den retning, som jeg synes det kunne være interessant at bruge en benzinafgift til.

Men det er helt klart, at det ikke skal være sådan, at den kollektive trafik skal baseres på benzinafgifter. Efter vores opfattelse er den rigtige langsigtede politik med hensyn til offentlig transport, at den i sidste ende skal være gratis og finansieret over skattebilletten, så her er vi helt enige. Men det ville være en glimrende anledning til også at få folk til at tænke sig om, hvis man brugte benzinafgifterne til at fremme noget fornuftigt, der reducerer CO<sub>2</sub>-belastningen.

(Kort bemærkning).

**Elisabeth Arnold (RV):**

Jeg er stadig lidt interesseret i at få at vide, hvordan SF egentlig beregner afgiftsændringer, som kan medføre adfærdsændringer.

Det lovforslag, Skatteudvalget behandler i øjeblikket, og hvor der tales om afgiftsforhøjelse, er SF gået med til at dele i to. Det ene forslag, som SF er varm tilhænger af, vil medføre en afgiftsdifferentiering på benzin med og uden dampretur på standerne; forskellen vil blive 3 øre, og det synes SF er fremragende, for det er jo adfærdsregulerende med de 3 øres forskel. Men det er 11 øre på benzinen ikke, så jeg forstår ikke rigtig SF's argumentation. Men jeg venter spændt på næste afsnit af forklaringen.

(Kort bemærkning).

**Jens Kirk (V):**

Med risiko for at få ørerne i maskinen vover jeg mig herop og spørger fru Margrete Auken en gang mere: Hvordan skal de 1,2 millioner mennesker, der bor i landdistrikterne, i grunden klare sig med 12 kr. pr. l benzin, en bus hveranden dag og den nærmeste jernbanestation i 40 km's afstand? De skal vel sådan set melde sig ind i Jacob Haugaards parti og ønske sig medvind på cykelstierne. Eller hvordan skal trafikken foregå i de tyndt befolkede områder engang i fremtiden, når fru Margrete Auken får magt, som hun har agt?

**Formanden:**

Så er det hr. Svend Heiselberg som ordfører, og jeg har tegnet fru Margrete Auken til en kort bemærkning efter hr. Heiselberg.

**Svend Heiselberg (V):**

Vi har både af hensyn til formanden og af hensyn til debatten i det hele taget afholdt os fra at gå ind i diskussionen og debattere, hvorfor vi er med i dagsordenen. Til gengæld synes vi, at debatten mellem Socialdemokratiet, De Radikale og SF bekræfter, at det var godt, vi kom med i den dagsorden.

Venstre har altid ønsket det bedste for miljøet, og ministeren har været så venlig at fastholde Trafikhandlingsplanen af 1992, hvor der blev stillet en række mål for reduktion af en række stoffer. Endelig fremsatte VKZ forleden dag et beslutningsforslag om en reduktion af afgiftsniveauet for brændstoffer baseret på biomasse, og jeg kan så spørge, når det er kommet så langt, om det er et forslag, SF vil være med til at støtte.

Vedrørende sammenhængen i vores trafikpolitik har Venstre sammen med andre partier – dog minus SF – vedtaget en Storebæltsaftale og en Øresundsftale. Her vil jeg spørge, hvor SF var henne, dengang der skulle skaffes sammenhæng i vores trafik.

Det er Venstre og ikke SF, der ønsker flere omfartsveje og flere motorveje, så vi kan reducere støjen i boligområderne og formindske miljøforureningen i byerne. Vi ønsker som sagt at begrænse menneskelige lidelser og dødsulykker, og vi er med i en DSB-aftale, der tilfører den kollektive trafik store beløb. Der betales rent faktisk offentlige tilskud på op til 7 mia. kr. i 1992, dvs. 1.400 kr. pr. indbygger eller 5.600 kr. for en familie på 4 personer. Det er ting, vi bl.a. har vedtaget sammen med Socialdemokratiet; men SF har altid været væk, når vi har skullet skaffe de bevillinger, og man kan så spørge, hvor SF har været henne, når bevillingerne til den kollektive trafik skulle skaffes.

Men SF er til gengæld altid parat, når der skal hentes indtægter hjem fra motorkøretøjerne. Det er jo sådan, at motorkøretøjerne er belastet med afgifter på 17 mia. kr., som sammen med 6 mia. kr. i benzinafgifter går til statskassen.

I EU vil Venstre arbejde for at få reduceret CO<sub>2</sub>-afgiften; men Danmark kan efter Venstres mening ikke bare køre løs med alle de ideologiske synspunkter, fru Margrete Auken har opremset. Vi må arbejde på en international løsning.

Og så vil jeg sige, at vi naturligvis ikke kan stemme for SF's dagsorden, da vi er med i en dagsorden sammen med regeringspartierne og De Konservative.

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

Jeg må sige, at jeg har mine bedste allierede i højre side af salen i dag, når jeg skal gøre tingene begribelige for regeringen.

Det er jo motorveje og omfartsveje, man vil have, og så kunne jeg vel også godt tilføje højere hastigheder. Og så er der broerne, som Venstre i øvrigt på et sent tidspunkt også hoppede på.

Eller for at sige det på en anden måde: Hvorfor vil I ikke give dem alt, hvad den kan trække? Var det ikke den formulering, skatteministeren brugte? Betyder det alt det, CD vil gå med til? Det kan jo ikke være Socialdemokratiet, der ikke vil lave ordentlig politik her, går jeg ud fra. Og heller ikke De Radikale – skønt, det ved jeg ikke, efter at jeg har hørt fru Elisabeth Arnold; men

jeg går ikke ud fra, at De Radikale vil holde os nede på lavprisniveau i denne sammenhæng, og det vil så sige alt, hvad CD vil være med til.

Og det kan ikke nytte noget, at Enhedslisten tror, det bliver meget farligt for os at gå ud i den offentlige debat og sige, at dette her vil vi ikke være med til. Jeg tager gerne den diskussion, for jeg mener faktisk, hvad jeg siger, og jeg mener ikke, vi anstændigvis kan komme og sige, at vi på nogen måde har bidraget til adfærdsreguleringen.

Jeg er blevet spurgt fra flere sider, hvad der er adfærdsregulerende, og jeg synes nu også, jeg har svaret; men lad mig sige det igen: Jeg har henholdt mig til denne konsensusrapport, som Teknologinævnet faktisk arbejdede med i flere dage. Jeg synes egentlig, at skatteministeren skulle tage og læse den redegørelse. Det er meget interessant, og jeg tror i øvrigt, det er den slags mennesker, skatteministeren gerne vil henvende sig til, der har udført det arbejde. Netop for at tage fat på de problemer, hr. Jens Kirk havde fat i før, siger de, at det skal gøres i ét hug: Vi tager 1,25 kr. ad gangen år efter år. Vi har fået at vide fra dem, at det virkelig vil virke adfærdsregulerende; og det er jo det, vi skal opnå.

Spørgsmålet er så, om man kan få det til at virke adfærdsregulerende med mindre midler, og vores udspil vil gå ud på, om man kan det. Læg noget dokumentation frem for os, så vi kan se, at det har en adfærdsregulerende effekt! Men det med de 11 øre har jeg ikke set nogen dokumentation for skulle have en adfærdsregulerende effekt, især ikke, når jeg ikke engang har set, hvordan det kommer til at hænge sammen med de øvrige europæiske prisstigninger i den kommende tid.

(Kort bemærkning).

**Bent Hindrup Andersen (EL):**

Jeg er enig med fru Margrete Auken i, at det ikke er noget rart trafikpolitisk flertal, der er i Folketinget, nemlig regeringen, Venstre og De Konservative, og at det kan føre til flere motorveje. Man kunne også sige, at uden Socialdemokratiet ved regeringsmagten var Øresundsbroen nok aldrig blevet til noget, og det kunne måske vække visse tanker hos nogle.

Men vores politik er, at selv om der er det flertal, skal man alligevel diskutere tingene, hvis de trods alt går i den rigtige retning, for vores intention er selvfølgelig ikke at holde ved dét i 1996 og sige, at der ikke må komme flere energi-

afgifter på benzinen, og vores intention er heller ikke at sige, at det kun skal være de 11 øre. Vi vil meget gerne være med til at foreslå noget, der går lidt højere op, og som måske sætter regeringen i en lidt vanskeligere situation, f.eks. 20 øre hvert år i 3 år og i det mindste en prisregulering.

Men med SF's holdning, som den er nu, bliver der ikke engang en regulering i forhold til, hvor meget benzinen er faldet; den er nemlig faldet med 12 øre. Det vil sige, at det dag for dag bliver billigere at køre i bil, og derfor vil jeg anbefale SF at mande sig op til at sige: Vi vil i hvert fald ikke finde os i, at det bliver billigere og billigere at køre i bil.

#### **Stefan G. Rasmussen (KF):**

Jeg tror nok, jeg må skrive i min dagbog i dag, at det har været en oplevelsesrig dag, for jeg har med spænding siddet og lyttet til, hvordan det er lykkedes fru Margrete Auken at skabe splid mellem Enhedslisten og SF, men det går nok ikke så godt den anden vej. Lad det så være.

Det Konservative Folkeparti prioriterer da miljøet højt. Vi er helt på det rene med – for nu at blive i billedsproget – at vi er nødt til at stille stigende krav om miljørigtig transport, og her mener vi ikke mindst at teknologien fortsat vil have stor betydning og fremme en positiv udvikling.

Et aktuelt eksempel herpå er firmaet Haldor Topsøes arbejde med det miljøvigtige brændstof DME, som efter det oplyste kan bidrage væsentligt til at reducere de uønskede følgevirkninger af transporten med dieselmotorer.

Tilsvarende må man også kunne forvente en yderligere udvikling inden for motorteknologien. Hele telematikområdet kan medvirke til at optimere kapacitetsudnyttelsen og sikkerheden i godstransporten.

Man kan også spørge, hvor der kan ske miljømæssige forbedringer, og det spørgsmål er blevet stillet tidligere, nemlig i den forrige forespørgselsdebat. Og der kan bl.a. ske miljømæssige forbedringer i snitfladerne mellem transportformerne og ved en meget bedre integration mellem de forskellige transportformer. Hvis f.eks. transporten fra A til B bliver gjort mere flydende, vil det have en meget positiv effekt.

En anden ting, som jeg også synes vi skal prøve at gøre os klar, er, at danskerne jo ikke er dumme, og slet ikke de mennesker, som har med transportsektoren at gøre. Danske transportørers materiel er efterhånden blevet bragt i

en høj standard set i europæisk sammenhæng. Eksempelvis er danske eksportkøretøjer generelt nyere og mere miljøvenlige end de øvrige europæiske landes.

Og ser man på udnyttelsen af erhvervsteknologien, er danske transportører vældig godt med, og det gælder anvendelsen af elektroniske planlægningsværktøjer både til styring og til optimering af gods og materiel, f.eks. bare sådan noget som anvendelsen af mobilkommunikation:

En undersøgelse har for nylig opgjort, at ca. 4.000 vogntog er udstyret med mobiltelefon, og at ca. 500 af de danske eksportvogntog er udstyret med satellitkommunikation. Det muliggør en effektiv og dermed også en miljømæssigt bedre transport. Sådan tænker man hele tiden, også i det erhvervsliv, som lever af transport.

Når jeg befinder mig på de danske motorveje, skal jeg nok lade være med at spørge, hvilken partitilknytning de enkelte bilister har; men i særdeleshed efter at jeg har set det, som en eller anden naturfredningsforening er kommet med – jeg skal ikke nævne navnet, for jeg synes, det er ulødigt – kunne jeg godt tænke mig at spørge, om fru Margrete Auken er enig i det, som den er kommet med: 17 kr. pr. liter benzin. Hvis det blev realiseret, var der vist ikke mange SF'ere, der skulle ud at køre på landevejene, eller hvor de nu – ligesom vi andre – ynder at køre, når de har fri.

Det Konservative Folkeparti vil ikke være med til altid at gå forrest i dette her. Vi mener, at vi har en forpligtelse over for den position, som det er lykkedes vore dygtige transportfolk at bringe os i, og vi har desværre set eksempler på, at man i visse europæiske lande, endog store europæiske lande, viser en næsten protektionistisk indstilling, når det drejer sig om transportområdet.

Derfor kan vi kun bakke det af regeringspartierne fremsatte dagsordensforslag op for på den måde at vedstå de forpligtelser, vi indtil videre har indgået.

(Kort bemærkning).

#### **Niels J. Langkilde (KF):**

Hr. Jens Kirk stillede for et øjeblik siden et meget spændende spørgsmål til bl.a. fru Margrete Auken. Han spurgte: Hvad skal man gøre ude i landdistrikterne, hvis man skal betale 12 kr. for en liter benzin?

Jeg vil godt føje et enkelt element til:

Der går rygter om, at regeringen vil fremsætte et lovforslag, der skal pålægge den del af den kollektive transport, der hedder færger og fly, ekstra afgifter, og så bliver man jo helt nervøs for, om den ene halvdel af denne sal er stærkt optaget af at genindføre stavnsbåndet. For det betyder jo, at det er ikke til at bede folk om at rejse længere efter et arbejde, og at de kulturelle tilbud, som der lige er blevet redegjort for er koncentreret i hovedbyerne, så ikke bliver mulige for en stor del af landets befolkning.

Jeg synes, man skal tænke på disse ting i sammenhæng og ikke blive så begejstret for at straffe de mennesker, der bor lidt ude på landet. Det er i alt fald ikke en holdning, vi har i Det Konservative Folkeparti.

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

Først til hr. Stefan G. Rasmussen:

SF's vælgere er ordentlige mennesker, og jeg har fortalt dem, hvad jeg går ind for, og jeg har sagt det meget højt og tydeligt, og jeg fik vistnok landets fjerdebedste valg procentuelt. Så jeg synes ikke, man skal være så nervøs for dét. Jeg tror nemlig, at befolkningen godt vil have, at vi taler til dem, som om de er ansvarlige mennesker, i stedet for altid at gå ud fra, at de ikke vil være med til at yde noget. Men det forudsætter altså også, at man begynder at tale op til dem i stedet for altid at tro, at de ikke vil.

Til hr. Stefan G. Rasmussen vil jeg sige, at jeg stort set er enig med Danmarks Naturfredningsforening. Beløbet 17 kr. kunne også have været nævnt, men nu tog jeg altså for en sikkerheds skyld det beløb, der står i konsensusredegørelsen. Men jeg kan forstå, at man er slet ikke interesseret i at følge de grundige overvejelser, der ligger bag det. Miljøministeren har tidligere sagt 20 kr., og det er, fordi vi skal derop, hvor det betyder noget.

Det er bare for at forklare, at det, man taler om, når man bliver forarget over, at vi ikke går med til de 11 øre – det er også sagt til Enhedslisten – er altså værre end ingenting, for man bilder folk ind, at man gør noget, og at gøre noget er altså anderledes.

Med hensyn til, hvad man skal gøre ude i landdistrikterne, synes jeg, vi trænger til en god undersøgelse af, hvordan det her faktisk virker.

Da Transportrådet for kort tid siden kom med sin redegørelse om, hvordan transportfradraget faktisk virker – det er også til skatteministeren – viste det sig jo, at det virker helt anderledes, end

man havde sagt, og at det er de velbærgede – i øvrigt i min valgkreds i det nordsjællandske – som benytter sig af det, og ikke de andre.

Jeg vil godt se en grundig udredning af, hvordan disse forhold er i den situation. Det er vel bl.a. af hensyn til disse områder, at man har sagt: 1,25 kr. og ikke det hele på én gang.

Vi skal bare lige være klar over, at det er privatbilismen, der er skyld i, at vi ikke har små butikker ude i landsbyerne længere, fordi man kan køre langt, at det er privatbilismen, der er skyld i, at produktion og kultur og uddannelse er blevet centraliseret, og at det er privatbilismen, der er skyld i, at folk, der ikke har bil, ikke kan bo i landsbyerne og derfor er tvangsfordrevet fra dem, fordi man ikke har villet gøre noget for at sikre dem i den sammenhæng, og det er en arrogant holdning over for menneskene i landsbyerne!

**Ole Donner (FP):**

Det er meget interessant at høre alle de tal, der svirrer. Fru Margrete Auken taler bl.a. om, at de 11 øre ikke dækker til noget. Og den konservative korte bemærkning før gik på, at det var forfærdeligt, hvis benzinprisen kom op på 12 kr. Men det er 17 kr., der er foreslået af Danmarks Naturfredningsforening, så det er da en nedsættelse, der klodser!

Om selve forespørgslen vil jeg sige, at vi naturligvis skal have et godt, brugbart og sikkert infrastrukturnet, der passer til trafiknettet i de omkringliggende lande, og infrastrukturen omfatter både veje, baner og fly- og skibstrafik. Og på nogle områder halter vi bagefter, og på andre områder er vi ganske godt med.

Forespørgerne vil have, at miljø og afgifter i højere grad end i dag skal med i den overordnede trafikplanlægning, og det kan jeg for så vidt være enig i, blot med en anden synsvinkel end den, forespørgerne har.

Som det fremgår af »Trafik 2005«, udgør bilismen den langt overvejende andel af den samlede trafik, og her er der efter min opfattelse en skæv fordeling mellem de ressourcer, som bruges på veje, og de ublu afgifter, som bilisterne udsættes for.

Det danske motorvejsnet har efterhånden en rimelig dækning og udstrækning på hovedstrækningerne, men der mangler fortsat en del, før dette trafiknet er endeligt udbygget. Der mangler tværgående motorveje både i Jylland, på Fyn og på Sjælland.

I relation til de mange milliarder, som bilismen hvert år lægger i statskassen, og den store og betydningsfulde andel af den samlede trafik, som bilismen udgør, burde det nok være muligt at fremrykke flere investeringer i vejnettet.

Nogle politikere har den romantiske opfattelse, at jernbanerne kan stå for en langt større andel af persontransporten, end de gør i dag. Men jeg tror ikke, at jernbanerne i nævneværdigt omfang kan stå for en større andel, end de gør i dag, heller ikke hvad angår godstransporten. Selv om jeg godt kunne ønske mig, at en større andel af godstransporten kom over på jernbanerne, viser alle erfaringer, at det er og bliver ønsketænkning.

Fly- og skibstrafikken er rimelig udbygget i dag. Her er det nok snarere politikerne, der lægger hindringer i vejen for en bedre udbygning, f.eks. mellem Helsingør og Helsingborg, hvor DSB har monopol. Der har politikerne stukket en kæp i hjulet på en alternativ rute, nemlig Mercandias, en rute, som med mange afgange og til langt lavere priser end DSB's kunne have tilført befolkningen og kunderne på denne rute bedre service. Mercandia har i årevis forsøgt at komme ind på det marked. Det er beklageligt, at politiske beslutninger skal stå i vejen for en bedre trafikdækning på denne rute. Jeg håber inderligt, at DSB's monopol på ruten kan brydes.

På Kattegat må den fri konkurrence afgøre, hvilke ruter der overlever, og hvilke der ikke gør. Jeg mener, at det som udgangspunkt er forkert, når politikerne bestemmer, at Århus absolut skal have en færgerute, og DSB konkurrerer med sine egne ruter ved at gå ind i et samarbejde med KatLink.

Lad det frie initiativ og virkelyst vise vejen frem. Når private kan drive færgeruter på Kattegat og tilmed tjene penge på ruterne, er der ingen grund til, at politiske beslutninger skal forstyrre sunde og gode forretninger.

Jeg erklærer mig enig med forslagsstillerne i, at undersøgelserne omkring større trafikanlæg skal være tilbunds gående, og når undersøgelserne så er tilendebragt, mener jeg også, at befolkningen burde spørges. Når man kan sende et kompliceret traktatforslag om Den Europæiske Union ud til folkeafstemning, er der efter min opfattelse heller ikke noget i vejen for, at en afgørelse om store trafikanlæg kan lægges ud til folkeafstemning.

Havde Øresundsforbindelsen f.eks. været til folkeafstemning og var blevet vedtaget – hvad

den selvfølgelig ikke var blevet – havde man dog haft en folkelig opbakning bag det projekt, som der nu er så stor modstand imod.

Det er jo ligesom underforstået i denne forespørgsel, at afgiftsstrategien skal bruges som et aktivt politisk virkemiddel til at tvinge befolkningen over i den kollektive trafik, som efter nogle politikeres opfattelse passer til befolkningens ønsker, men som befolkningen ikke kan anvende.

Den kollektive trafik har en vigtig samfundsopgave i større bysamfund og på hovedstrækninger ude i landet, men heller ikke andet. Og en stor del af den befolkning, der bor på landet eller i de mindre bysamfund, kan aldrig få en ordentlig og tilfredsstillende trafikdækning. I så fald skulle der med 10 minutters mellemrum køre en bus fra hver bondegård, og så ville bilen nok alligevel blive det billigste transportmiddel.

Forespørgslen er også rejst til skatteministeren, og her kunne jeg godt tænke mig at vide, om det ikke snart var på tide at omlægge en del af bilisternes ublu afgifter. Miljømæssigt set forurener bilerne jo ikke særlig meget mere, efter at der er kommet blyfri benzin og katalysatorer har fjernet det meste af forureningen. Og nu kommer der tilsyneladende også et nyt dieselbrændstof, som næsten er forureningsfrit. Så heller ikke her bliver der tale om miljømæssige belastninger.

For mig at se må folk betale de omkostninger, der er ved de forskellige trafikformer, og det vil sige, at brugerne af den kollektive trafik må til at lære, hvad den koster, og så må de betale noget mere.

Til slut skal jeg sige, at vi ikke kan støtte nogen af de fremsatte dagsordensforslag.

(Kort bemærkning).

**Niels J. Langkilde (KF):**

Jeg vil gerne takke fru Margrete Auken for svaret, men jeg vil da gøre opmærksom på, at de kulturtilbud, jeg taler om, aldrig har ligget ude i landsbyerne. F.eks. har Det Kongelige Teater, Odense Teater osv. jo aldrig ligget der. Og det kommer altså til at koste mere, hvis man vil derud.

Og uddannelsestilbudene, f.eks. gymnasier osv., har heller aldrig ligget derude. Det vil sige, at der igen er nogle grupper, der bliver ramt af ekstra transportomkostninger, som måske kan dækkes, men sandsynligvis ikke, og det gør, at disse uddannelsestilbud bliver forbeholdt de mennesker, der bor i byerne.

Det samme med de små butikker: De små butikker er altså også nedlagt i byerne. Det er ikke kun ude på landet, de er nedlagt. Der er sket nogle ændringer, og jeg tror, at man i stedet for at vælge afgiftsvejen, hvor der øjensynlig er meget delte meninger med hensyn til, om afgifterne overhovedet virker, skulle tage fat på det egentlige miljøproblem, som følger med privatbilismen. Og i vores dagsordensforslag er det heldigvis med, at der skal arbejdes for gennemførelse af nogle normer, så vi får nogle biler, der forurener mindre. Vi kan jo ikke tapetsere landet med kollektiv transport. Det ville nedslide vore veje alt for meget.

Og glem så ikke, at netop privatbilismen har været et afgørende element i den frihed og de ekstra muligheder, som en stor del af befolkningen har fået gennem de sidste 30 år, hvor langt flere mennesker har fået mulighed for at bevæge sig rundt i landet. Det er en værdi, vi ikke skal give slip på.

#### **Margrete Auken (SF):**

Jeg troede, hr. Niels Jørgen Langkilde ville have bebrejdet mig, at jeg ikke talte om den lille mands flypriser. Men det lader vi så ligge, og så tager vi altså det med den lille mands flypriser forholdsvis roligt.

Men jeg vil sige om skoler og gymnasier, at de i et vist omfang ligger således, at de kan nås på cykel eller med den kollektive trafik. Ellers kan man slet ikke have dem liggende dér, hvor de ligger. De har heller aldrig kunnet centraliseres på helt samme måde. Men de større steder, f.eks. seminarierne, er blevet centraliseret. Det tror jeg hr. Niels Jørgen Langkilde vil give mig ret i.

Og er det så meningen, at vi skal have store transportfradrag og lave benzinpriser, for at folk kan komme i Det Kongelige Teater? Det tror jeg heller ikke hr. Niels Jørgen Langkilde mener.

Jeg tror, vi skal se i øjnene, at det er rart, at man kan komme rundt i landet, og jeg har ikke spor imod, at folk har bil. Men jeg synes, de skal tænke sig om, inden de bruger den, og det vil sige, at det først og fremmest er nødvendigt at se på pendlertrafikken og den daglige trafik, og dér er der altså desværre sket det, at industrien og først og fremmest produktionen er blevet centraliseret. Jeg nævnte MD Foods, hvis store ferskvareterminaler er et ganske grumt eksempel. Og en masse små virksomheder, også andelsvirksomheder osv., er blevet nedlagt, fordi der er kommet en enorm centraliserings-

gevinst og man ikke har skullet betale transportomkostningerne, fordi de var gratis.

Det har været virkningen, det kan vi ikke lave om på en studs, og derfor synes jeg, vi skal have en udredning, så vi kan se, hvordan vi kan afbøde denne virkning, hvis vi nu forsøger at gå i gang med en adfærdsregulering ved hjælp af benzinpriserne og ikke bare gør noget, der skal skaffe penge til statskassen.

Det er dér, jeg kan høre, at jeg er lodret uenig med Enhedslisten, for jeg går jo så meget ind for markedsøkonomi, at jeg mener, det er en god måde at styre det på i stedet for ved hjælp af forbuds-/påbudsstrategien. Jeg troede egentlig også, det var Venstres og i hvert fald De Konservatives og egentlig også regeringens tanke, at det er smart at gøre det med økonomiske styringsmidler, og det er derfor, det er de metoder, vi skal satse på.

Jeg har i øvrigt stadig væk ikke fået svar på det med transportfradraget.

#### **Skatteministeren (Carsten Koch):**

Fru Margrete Auken har stillet et spørgsmål om, hvor stort antallet af nye firmabiler er i forhold til antallet af nye personbiler, der er solgt til private husstande, og dér kan jeg oplyse, at fra december 1993 til december 1994 steg antallet af nyindregistrerede personbiler fra i alt 6.300 til 9.443, og at denne stigning på ca. 50 pct. fordeler sig på en stigning i antallet af personbiler solgt til private husstande på over 60 pct. og en stigning i antallet af personbiler solgt til erhvervsformål, altså firmabiler, på 42,8 pct.

Når man ser på, hvordan udviklingen har været i de senere år, vil man se, at især antallet af nyindregistrerede køretøjer i de private husholdninger er steget meget kraftigt i 1994 og langt stærkere end i erhvervene. Faktisk er erhvervenes andel relativt stabil i 1992 og 1993, mens antallet af nyregistrerede biler i erhvervene er faldet kraftigt i forhold til antallet af nyindregistrerede biler til de private husstande. Så faktisk kan man sige, at den store tilgang af nyindregistrerede biler går til de private husstande og ikke til erhvervene.

Det kan måske være en konsekvens af, at der ikke mindst med skattereformen har fundet en vis stramning sted af beskatningen af firmabiler, og det kan have gjort erhvervelse af dem mindre gunstig, så langt den største vækst i antallet af nyindregistrerede personbiler ligger i de private husstandes øgede køb af biler.

**Jette Gottlieb (EL):**

Nu har vi brugt de første 4 timer i dag på at afvise de borgerliges offensive og smitsomme asfaltekssem. Den næste tid må gå med de mere fremadrettede initiativer og de overordnede målsætninger.

Trafikministeren konstaterede, at drivhus-effekten er et globalt problem, og konstaterede, at man både må sørge for at nedsætte det samlede transportbehov, f.eks. gennem en ændret fysisk planlægning, og for at ændre den eksisterende transportform fra privatbilisme til kollektiv transport, og det er jeg helt enig i.

Men når det så kommer til praktikken, går det jo alligevel helt galt. Forureningsministeren, undskyld, trafikministeren roser sig af store investeringer i den kollektive trafik og nævner f.eks. 9 mia. kr. til nye S-tog, en dobbeltsporet S-bane til Frederikssund og nogle Ørestadsbaner; men nøjagtigt samtidig bygges Øresundsmotorvejen, de nordjyske motorveje, Kolding-Esbjerg-motorvejen, Århus-Herning-motorvejen og en udvidelse af Helsingørmotorvejen. Nettoresultatet er jo klart til fordel for bilismen og helt inkonsekvent i forhold til de før omtalte miljømålsætninger.

I Enhedslistens forståelse må man gå på flere ben:

For det første må den samlede transportmængde ned, og det må bl.a. ske gennem ændringer i den fysiske planlægning. For det andet skal den nuværende trafik omlægges. Dertil skal der bruges forskellige virkemidler, så at sige både pisk og gulerod. Og den private bilisme skal betale for sine skader, og den kollektive trafik skal forbedres. I begge tilfælde bliver den kollektive trafik mere attraktiv, energiforbruget falder, og CO<sub>2</sub>-udslippet falder også.

Enhedslisten har en række konkrete elementer til en sådan politik, og for at man kan mindske privatbilismen, skal der ske en række indgreb:

Transportfradraget skal væk, og der skal være meget større benzinafgifter, og de skal anvendes målrettet, f.eks. til byforsøg som det, der foregår i Århus, til cykelparken, som ligger og putter sig et sted i Trafikministeriet, til forsøg med at give bilister, der gerne vil ind til byen, en rejsehjemmel til kollektiv transport, og til gratis transport til småøerne, for der er selvfølgelig nogle problemer dér.

Desuden skal der indføres en øget vægt- og registreringsafgift, og den skal differentieres efter bilens energisvineri.

Og så skal motorvejsbyggeriet og de øvrige nettoudvidelser af vejnettet stoppes.

Og byggeriet af prestigebroerne skal stoppes, både Øresundsbroen og broen over Femer Bælt, som trafikministeren i parentes bemærket på Jyllands-Postens trafikkonference om sundtold meddelte den undrende offentlighed måske allerede var vedtaget. Det var i hvert fald en meget stor overraskelse for flere af de tilstedeværende.

Ud over privatbilismen skal også lastbiltrafikken mindskes. Og der skal indføres en større dieselaftgift, og den skal anvendes målrettet både til et coasterprogram og til styrkelse af DSB.

Der skal også indføres en øget vægt- og registreringsafgift på godstransporten og en motorvejsafgift og en kilometerafgift. Der skal simpelt hen ske en øget egenbetaling.

Flytrafikken skal også ned, og flyforureningen skal belyses meget bedre – det er noget, der ikke er blevet undersøgt så meget – og afgiften på flyrejser og på flybenzin må sættes i vejret.

Det er den ene ende af det.

Den anden ende af det er, at den kollektive transport skal forbedres. Hele det kollektive trafiknet skal udbygges. Det skal være mere finmasket, og der skal være hyppigere afgang og billigere transport.

Der skal etableres flere forsøg med tilkaldibusser til de tyndtbefolkede områder, for det er et problem, at den kollektive transport vanskeligt kan fungere dér.

Der skal være flere busbaner i byerne, og der skal være signalprioritering for busserne, og så skal rammeaftalen med DSB udvides.

Cykeltrafikken skal minsandten også styrkes. Der skal laves flere cykelstier at have »medvind« på, og så må vi i øvrigt igen efterlyse den cykelpakke, som en arbejdsgruppe under Færdselssikkerhedskommissionen har lavet, men som der endnu ikke er udarbejdet nogen forslag ud fra.

Endelig skal der selvfølgelig fortsat forskes i eventuelle nye drivmidler til privatbiler og til busser og lastbiler. Der er flere muligheder. Vi må især pege på f.eks. brinten, som der i hvert fald ligger nogle forskningsmuligheder i.

Og så til det motiverede dagsordensforslag fra regeringen, som uden skelen til de fire foregående timers heftige debat er blevet lavet sammen med Venstre og De Konservative. Jamen det er jo glimrende! Det viser jo lige præcis, hvor det trafikpolitiske flertal ligger her i Folketinget.

Det, der står i den dagsorden, er helt reelt, at nu siger man noget pænt om målsætningen og lægger det hele i en syltekrukke for at slippe for at gøre noget i dag og i morgen, og så håber man på, at man inden i overmorgen finder ud af noget, som kan spare på CO<sub>2</sub>-udslippet, eventuelt på alle mulige andre områder end i trafikken, for så kan man helt slippe for at gøre noget som helst!

Det er det, der står i det dagsordensforslag, og det er klart, at man kan få Venstre og De Konservative med til det, men det kan man altså ikke få os med til. Men det viser med al ønskelig tydelighed, hvad det er for et trafikpolitisk flertal, der er her i salen.

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken** (SF):

Jeg vil lige sige, at jeg stadig væk mangler at få svar på det med transportfradraget. Med hensyn til firmabilerne må jeg erkende, at jeg ikke var hurtig nok til at få fat på tallene, så jeg kunne høre, om det ikke var så slemt som det, jeg havde fået at vide.

Men med hensyn til, hvad man får ud af at købe en firmabil, er det alligevel sådan, at så snart man kommer op over den grænse, hvor man skal betale 21 pct. af nyanskaffelsestommen – f.eks. hvis man køber en firmabil, der koster mere end 500.000 kr. – skal man stadig væk kun betale 21 pct. af de 500.000 kr. Desuden betaler firmaet stort set benzinen. Det er dér, det går galt.

Det er Børsens Nyhedsmagasinet, der har beregnet, at en »hurtigdreng« kan tjene 21.000 kr. om året på en firmabil, altså i forhold til, hvis han havde en almindelig, omkostningsbestemt bil. Fra andre sider har jeg også hørt, at det system, som man har i Norge og Sverige, og som man har haft længe dér, gør, at en stigende andel af de nye biler – nøjagtigt hvor mange det er, har jeg altså ikke hørt – helt unddrager sig økonomiske styringsmidler, altså også benzinerne, hvad enten det drejer sig om 11 øre eller 12 kr. Det er jo lige meget, hvis hele salget bare kan flyttes derover.

Vi skal i hvert fald have set på, om den ordning er så idiotisk, som jeg tror den er, for man inviterer faktisk til, at folk anskaffer sig biler på den måde og derefter, hvis de overhovedet kommer op over grænsen, kan køre fuldstændig frit i dem.

Og så vil jeg stadig væk godt høre noget om transportfradraget.

**Vibeke Peschardt** (RV):

Det var jo noget af en salve, der kom fra Enhedslisten. Men jeg vil sige, at tophistorien på forsiden af Politiken i dag er, at Danmark sviner med CO<sub>2</sub>, at vi sammen med Portugal har haft den største stigning i CO<sub>2</sub>-udslippet fra 1990 til 1992, og at det bl.a. er bilerne, der er synderne. Danmark anerkender ifølge avisen ikke Europa-Kommissionens tal, selv om det er nogle, Kommissionen selv har lagt frem. Men uanset hvordan vi vender og drejer det, går det altså i den gale retning.

Til gengæld vil jeg gerne med det samme sige til Enhedslisten og til dels også til SF, at det jo ikke er voldsomt store investeringer i motorveje, der ligger i de 800 mio. kr., og der er også til andre ting end omfartsveje m.m.

Målene i trafikhandlingsplanen vedrørende miljøet og specielt vedrørende CO<sub>2</sub>-udslippene blev oprindelig fastsat i transporthandlingsplanen fra 1990, og udslippene skulle ifølge den halveres inden år 2010, på trods af at man også dengang havde en fornemmelse af, at der ville komme stigninger i den del af transportsektoren, der kører på gummihjul, og at det dermed kunne være vanskeligt at nå målet.

Trafikministeren nævnte i sit indlæg de indsatser, der allerede er gjort af regeringen, og som generelt tager sigte på at opfylde målsætningerne i »Trafik 2005«. Alt tyder på, at indførelse af ny teknologi og renere brændstoffer har en sådan virkning, at udslippene af kvælstofoxid og kulbrinte og andre forurenende stoffer reduceres.

Det skyldes indførelsen af katalysatorer i nye biler, og hvad angår blyforurening, der tidligere var et stort problem, ser det ud til at være reduceret væsentligt på grund af afgiftspolitikken, der har nedsat afgifterne på blyfri benzín og dermed opmuntret til en miljømæssigt mere hensigtsmæssig adfærd.

Det vigtige i denne debat er for os at se på, hvordan man på en samfundsøkonomisk og hensigtsmæssig måde kan opnå de reduktioner i CO<sub>2</sub>-udslippene, der skal til, for at vi samlet kan nå de målsætninger, der er opstillet.

Nu handler denne debat jo specifikt om transportsektoren. I Det Radikale Venstre synes vi, der er fornuft i at se på de samlede udledninger af CO<sub>2</sub>, dvs. vi må se dette i sammenhæng med, hvad der sker i energisektoren. Når Danmark er miljøsynder, skyldes det jo ikke mindst de kulfyrede kraftværker, der nok i kraft af teknologien ikke sviner så meget, som de gjorde

tidligere, men som bidrager ganske væsentligt til CO<sub>2</sub>-udslippene. Kul er et af de billigere brændstoffer, og der er mange af dem, og de sviner meget.

Det ville være fristende på dette sted at nævne den nyudkomne bog om verdens tilstand 1995. Jeg skal ikke grave for meget i det, men når man ser, hvilken vækst der forestår i den tredje verden, kan man jo godt have sine bekymringer for verdens tilstand ikke bare i dag, men også om 50 år. Jeg nævner det ikke for at forflygtige problemstillingen, jeg siger bare: Vi må altså feje for vores egen dør.

Og hvordan gør vi så det, samtidig med at alle de andre hensyn til beskæftigelsen og samfundsøkonomien og beboerne i landdistrikterne bliver tilgodeset, for der er jo rent faktisk nogle hensyn, der skal tilgodeses? Vores bud er øget satsning på den kollektive trafik – gerne mere end de 9 mia. kr., der er sat af for den kommende fireårsperiode; renere teknologi, f.eks. bio-brændsel til transport; formidling af selve problemet med CO<sub>2</sub>-udslippene til befolkningen – realiteten er jo, at dele af befolkningen og også medlemmer af dette Folketing simpelt hen ikke tror på, at CO<sub>2</sub>-udslippene betyder noget; strukturinstrumenter i form af differentierede afgifter; konstant pres på Kommissionen og Ministerrådet for at få fremtidens transport til at foregå på skinner i stedet for i last- og personbiler.

Forhåbentlig vil det udredningsarbejde, regeringen har igangsat, og som der også er henvist til i regeringsgrundlaget, medvirke til, at der kommer endnu flere forslag på bordet, der gør det muligt at opfylde målsætningerne både i transport- og trafikhandlingsplanerne.

Vi kan naturligvis støtte regeringens dagsordensforslag og ikke det af SF fremsatte.

(Kort bemærkning).

**Jette Gottlieb (EL):**

Jeg vil gerne spørge den radikale ordfører, hvordan det kan lade sig gøre for den radikale ordfører at konstatere i bedste overensstemmelse også med mine holdninger, at alting går den gale vej med hensyn til privatbilismen, og samtidig udgøre en del af et flertal til og med Venstre, der ganske enkelt ikke vil følge de miljømæssige målsætninger, for det er jo det, der er tale om.

(Kort bemærkning).

**Vibeke Peschardt (RV):**

Jeg skal ikke gøre mig klog på, hvorfor Venstre og De Konservative har sagt ja til at deltage i den dagsorden, der er fremsat forslag om, og som der bliver stemt for om lidt, men jeg kan sige, at når vi har sagt ja til den dagsorden, som vi har gennemgået nøje, så er det, fordi vi mener, der er nogle rigtige ting i den, og vi er glade for, at vi kan få flertal for den.

(Kort bemærkning).

**Jette Gottlieb (EL):**

Jamen det kan jeg godt svare på. Det har De Konservative og Venstre, fordi de ved, at det undersøgelsesarbejde bliver et syltearbejde. Det bliver det, der udskyder de konkrete initiativer, der skal til for at ændre situationen, og så bliver man ved de pæne målsætninger og får ikke ført handlingerne ud i livet. Derfor!

**Skatteministeren (Carsten Koch):**

Fru Margrete Auken stillede spørgsmål vedrørende sammenhængen mellem indkomst og brugen af befordringsfradrag. Nu er det sådan, at befordringsfradraget jo gives uafhængigt af, om man transporterer sig selv i bil eller med kollektiv trafik. Derfor kunne jeg godt tænke mig at høre, hvordan man forestiller sig et befordringsfradrag eller en anden form for støtte til befordringen frem og tilbage mellem arbejdsplads og hjem. Jeg synes ikke, det er overraskende, at der kan være sådan en sammenhæng.

I øvrigt må jeg sige, at det jo forholder sig sådan, at fradraget ikke gives ved de høje marginalprocenter, så det er ikke sådan, at man nødvendigvis kan sige, at den enkelte rige også har en større fradragsværdi; så jeg er forholdsvis rolig ved den eksisterende ordning.

I denne forbindelse vil jeg også lige nævne – det er noget, vi ikke har været meget inde på, hvorimod vi har været inde på benzinafgifterne – at sådan noget som registreringsafgiften giver ikke mindre end ca. 16 mia. kr. om året. Når man taler om afgiftsstruktur, bør man også tage det med.

Det sidste, fru Margrete Auken rejste, var spørgsmålet om andelen af firmabiler. Jeg kan oplyse, at stigningen i antallet af nyindregistrerede firmabiler i forhold til den stigning, der har været i antallet af nyregistrerede biler i al almindelighed, er overraskende beskeden, og det tilskriver jeg i høj grad effekten af skattereformen,

hvor der kom et nyt beskatningssystem i forbindelse med brugen af firmabiler.

Derfor vil jeg foreslå fru Margrete Auken at se på tallene; så vil hun blive overbevist om, at der faktisk er en ganske pæn bremse på købet af firmabiler.

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

Nu vil jeg, som jeg sagde før, lige se på disse tal, men jeg mener, at jeg hørte ministeren sige, at stigningen i antallet inden for firmabilene dog var 42 pct. – det hørte jeg, men det kan godt være, jeg hørte forkert – og det kalder jeg ikke en beskeden stigning, selv om der er gået et fuldstændig vildt boom i den anden ende af det. 42 procents stigning tyder ikke på, at de føler sig skræmt af de dér væmmelige ordninger. Det tyder tværtimod på, at vi stadig væk har en rimelig forkælet ordning.

For så vidt angår transportfradraget, henviser jeg til Transportrådets beretning. Jeg ved godt, at den bl.a. har givet anledning til overvejelser om at lukke Transportrådet, for det er jo væmmeligt at have nogle, der kommer og siger den slags ting, men det er altså det, der sker, når man er i nærheden af mennesker, der kan deres ting godt og arbejder seriøst med det; så får man af og til oplysninger frem, som kan skræmme alle, og det har bl.a. vist, at den voldsomme stigning, der er sket i fradraget for transport på de lange afstande, ikke er kommet pendlere fra Lolland-Falster, der skulle til København, til gode, for han har jo ikke bil; mennesker dernedefra kører sammen med andre.

Det er kommet de nordsjællandske bilejere til gode efter de tal, som Transportrådet har fremlagt, og som har vist, at virkningen har været omtrent den modsatte af det, jeg i hvert fald går ud fra at Socialdemokraterne har ønsket med at lave stigningen inden for transportfradraget. Vi kan se på det senere hen, for jeg tror ikke, folk orker mere nu, men jeg vil bare lige sige, at det er derfra, jeg har tallene.

Jeg synes, at skatteministeren skulle læse den redegørelse, og så vil jeg se, om de virkelig har grund til at se straffede udovre i firmabilafdelingen, for så vil jeg gerne være med til at tænke over, om det er en god ordning.

Jeg mener, at der under alle omstændigheder har været en stor stigning for firmabilernes vedkommende, men det kan godt være, at den har været større for andre biler.

**Trafikministeren (Jan Trøjborg):**

Jeg skal benytte lejligheden til at korrigere en enkelt misforståelse og komme med et godt tilbud og forklare generelt om problematikken: Trafik og miljø.

For det første vil jeg korrigere det forkerte udsagn fra fru Margrete Auken, at man nu ved etableringen af den faste forbindelse over Storebælt ikke længere kan få cykler over Storebælt. Det er notorisk forkert. Måske har fru Margrete Auken bemærket, at vi netop har indsat i drift med betalende passagerer de første elektriske regionaltoget, og de vil naturligvis også tage cykler med over Storebælt, når tunnelen er færdig for togtrafik.

I øvrigt vil jeg gerne benytte lejligheden til at sige til fru Jette Gottlieb, at blandt de mange transporttrafikprojekter, vi gennemfører i disse år, er efter min opfattelse både Øresunds- og Storebæltprojekterne også til stor gavn for den kollektive jernbanetrafik.

Tag bare de 4,4 mia. kr., der blev investeret bl.a. og først og fremmest i en jernbane til Kastrup Lufthavn, den favorable betalingsordning for togenes benyttelse af Øresundsforbindelsen og det ændrede Danmarkskort, som togtrafikken også bidrager til at skabe i forbindelse med ibrugtagning af den faste forbindelse over og under Storebælt.

Der er jo en dualisme indbygget i spørgsmålet om trafik og miljø. De fleste mennesker opfører sig jo ikke økonomisk rationelt, men irrationelt forstået på den måde, at de ville have betydelig bedre muligheder for at transportere sig billigere ved at anvende kollektiv trafik eller cykel i forhold til at anvende bil.

Imidlertid anvender de bil for at kunne transportere sig selv og deres børn til fritidsaktiviteter, til arbejde, til uddannelse efter eget individuelt ønske. Derfor må man konstatere, at bilen er kommet for at blive. Det gør man klogt i at indrette sin transport- og miljøpolitik efter.

Endelig har jeg et tilbud til fru Margrete Auken:

Det er jo sådan, at lige så vel som benzinafgifter vender den tunge ende nedad, altså er mere belastende for dem, der har små indkomster, end for dem, der har store indkomster, sådan er det også med transportarbejdet. Hvem transporterer sig mest i det danske samfund? Det gør beslutningstagere, folketingsmedlemmer, organisationsrepræsentanter, erhvervsledere.

Derfor er det interessant, at det også er blandt dem, f.eks. fru Jette Gottlieb og fru Margrete Auken, man finder de kraftigste fortalere for begrænsning af trafikken. Jeg tror såmænd ikke, at der er grund til at bebrejde de to ordførere holdningen, for de fleste mennesker har det vel sådan, at den trafik, der er irriterende, og som vi er imod, er de andres trafik. Det er ikke vores egen transport, der er noget i vejen med, for vi skal jo frem, vi skal jo have indflydelse på den verden, vi lever i, og det er nødvendigt, at vi kommer rundt og taler til folk.

Imidlertid skal vi gøre noget ved det, og det gør regeringen også. Jeg har for nylig tilbudt 100 medlemmer af Danmarks Naturfredningsforening at indgå i et projekt, som Trafikministeriet finansierer.

Projektet går ud på, at hver enkelt deltager i projektet skal reducere sit transportarbejde med 10 pct. – ikke op og ned fra talerstolen her, men transportarbejde, der medfører CO<sub>2</sub>-emission. Jeg vil gerne tilbyde fru Margrete Auken også at deltage i det projekt, således at vi kan få syn for sagn med hensyn til, om det er muligt at reducere transportarbejde med 10 pct. Det kan være nyttigt i forbindelse med de overvejelser, regeringen løbende gør sig for at mindske miljøbelastningen og transportarbejdet.

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

Jeg forstod ikke det, trafikministeren sagde om, at sådan nogle som os var ude efter at genere andre. Hvis ministeren mener, at da jeg jo i forvejen cykler, kan det ikke være mig selv, jeg vil genere. Det er selvfølgelig rigtigt nok. Jeg kører ikke så meget i bil, men jeg kører i bil, og jeg vil normalt mene, at det er mennesker i min indtægtsgruppe, der skal have gokket. Det kommer til at ramme folk, der har ministerløn, en anelse hårdere, men det håber jeg også det gør. Så der er ikke tale om, at jeg vil have begrænsninger i den ende.

Hvad angår dette med, at noget vender den tunge ende nedad, lyder det, som SF lød i 1970'erne, hvor vi også var imod afgifter med den begrundelse. Nu er det for det første et meget mystisk billede, for noget, der vender den tunge ende opad, vælter, mens alt, hvad der skal stå, selvfølgelig vender den tunge ende nedad.

Men derudover viser det sig faktisk både med transportfradraget og med de andre ting, at det er de i forvejen velbjærgede, vi begunstiger med det. Det er det, som jeg har lagt frem med de

andre tal. Så kommer man med disse jammerhistorier om den stakkels skifteholdsarbejder, der bor i Nagskov og skal arbejde i København, og som altså ikke kan tage toget, fordi han skal rejse om natten. Men sådan nogle er der ganske få af i forhold til de andre. Det er det, som Transportrådets arbejde har vist.

I øvrigt vil jeg lige sige tak for tilsagnet om at deltage i det arbejde. Det vil jeg meget gerne, og jeg håber, ministeren står fast ved det. Så jeg siger hermed tusind tak for det.

Endelig skal jeg sige, at vi naturligvis stemmer imod den foreslåede dagsorden, især efter at vi har hørt de borgerlige. Men jeg har ikke fået svar på – og det kunne måske rokke os en anelse – om pind nr. 2 betyder, at trafikken skal tage en større andel, fordi man ikke kan leve op til målene på energisiden.

I den forbindelse vil jeg gerne høre, om de borgerlige er enige i den fortolkning, altså at pind nr. 2 selvfølgelig må betyde, at vi lægger en forholdsvis større byrde på trafikens CO<sub>2</sub>-udslip, for så tror jeg, jeg vil anbefale min gruppe, at vi lige overvejer, hvad vi skal stemme.

Men jeg har endnu ikke fået svar på det spørgsmål, jeg stillede i min første korte bemærkning, efter at dagsordensforslaget var fremsat, og får jeg et positivt svar, der bliver bekræftet hos de borgerlige, er jeg med på det.

Hermed sluttede forhandlingen.

### Afstemning

Forslag om motiveret dagsorden nr. D 57 af Poul Andersen (S), Svend Heiselberg (V), Stefan G. Rasmussen (KF), Vibeke Peschardt (RV) og Arne Melchior (CD) (se foran) vedtoges med 78 stemmer (S, V, KF, RV og CD) mod 18 (SF, FP og EL).

Hermed var følgende forslag bortfaldet:  
Forslag om motiveret dagsorden nr. D 56 af Margrete Auken (SF) (se foran).

Hermed sluttede forespørgslen.

**Meddelelser fra formanden****Formanden:**

Der er ikke mere på dagsordenen.

Der er foretaget ændringer i følgende udvalg:

**Arbejdsmarkedsudvalget (23/3 95):**

Udtræder: Kristian Thulesen Dahl (FP)

Ny stedf.: Poul Nødgaard (FP)

**Forsvarsudvalget (23/3 95):**

Udtræder: Jan Kørpe Christensen (FP)

Ny stedf.: Niels Højland (FP)

**Det Politisk-Økonomiske Udvalg (24/3 95):**

Udtræder: Peter Brixtofte (V)

Nyt medl.: Ivar Hansen (V)

**Det Politisk-Økonomiske Udvalg (27/3 95):**

Udtræder: Ivar Hansen (V)

Nyt medl.: Peter Brixtofte (V)

Folketingets næste møde afholdes i morgen, onsdag den 29. marts 1995, kl. 13.00.

Angående dagsordenen skal jeg henvise til den dagsorden, der er opslået i salen.

Mødet hævet kl. 18.46

---