

ikke mindst København, om disse spørgsmål. Der skal hverken lægges mere eller mindre i det end netop forhandling. Sagen er jo, at der er utrolig mange forhold at tage højde for, og at der er utrolig mange lokalpolitiske hensyn at tage: beskæftigelsesmæssige hensyn, hensyn til omsætningen for handelen i byen, mulighederne for forskellige anvendelsesformer for de indtægter, som måtte komme fra økonomiske styringsmidler, og en diskussion om, hvorvidt midlerne i virkeligheden skal gå til trafik anlæg, der medfører øget trafik, eller bl.a. skal gå til at gennemføre trafiksaneringer, der betyder mindre trafik.

Et eksempel, der har været rejst i debatten her, er Oslo, hvor man har brugt bompengindtægterne til trafik anlæg, der samlet set har medført en øget trafik i Oslo. Der er masser af uafklarede spørgsmål her, som skal diskuteres, og der er også mange forskellige metoder til at opfylde en bestemt målsætning. Hvis målsætningen i Københavns Kommune måtte være at begrænse trafikken i kommunen, er der masser af styringsmetoder og midler. Nogle af dem er nævnt i beslutningsforslaget, andre er ikke nævnt. Der kan laves forskellige former for miljøprioriterede gennemfarer. Busbaner er f.eks. et meget godt eksempel på, hvorledes man rent fysisk kan gennemføre begrænsninger, der er nok så markante i forhold til mulighederne for den individuelle trafik.

Jeg siger alt dette for blot at understrege, at der ligger hverken mere eller mindre i ordet forhandling, end at vi skal have en grundlæggende drøftelse om alle spørgsmålene med Københavns Kommune, når Københavns Kommune beder om det, og jeg skal sige, at jeg ser frem til en sådan drøftelse. Jeg mener bestemt, der er masser af spændende ideer og tanker om, hvorledes man kan forbedre mulighederne for at leve og bo i København, og der er masser af muligheder for at tilrettelægge den overordnede trafikstruktur med henblik på også at forbedre beskæftigelsesmulighederne og mulighederne for trafikafviklingen i København. Det er den samlede helhed, diskussionen meget gerne skulle handle om, og det er simpelt hen den lidt udefinerlige situation på nuværende tidspunkt, der ligger bag mine betragtninger om, at jeg ser frem til at forhandle hele komplekset med Københavns Kommune.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslagets overgang til anden (sidste) behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

16) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 127:

Forslag til folketingsbeslutning om udviklingsprojekter på trafikområdet finansieret ved en 10-øres CO₂-afgift på benzin og diesel.

Af Bent Hindrup Andersen (EL) og Jette Gottlieb (EL).

(Fremsat 23/4 96).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Hovedsigtet med dette forslag er at fremskaffe midler til finansiering af udviklingsrettede projekter på transportområdet.

Regeringen er af den opfattelse, at staten bør medvirke til en udvikling af en bæredygtig trafiksektor, og det er også et centralt element i den netop offentliggjorte handlingsplan for nedbringelse af CO₂-emissionen i transportsektoren. De seneste års trafikpuljer på finansloven er også netop et udtryk for denne politik, og i forbindelse med finansloven for 1997 vil regeringen tage stilling til det fremtidige omfang af de midler, regeringen skønner fornødne.

Et andet element i forslaget er, at midlerne bør tilvejebringes gennem en afgift på 10 øre pr. liter benzin og pr. liter diesel. Jeg skal her understrege, at regeringen ingen planer har om at øremærke benzin- og dieselafgifter til bestemte formål. Udviklingen i benzin- og dieselafgifterne er fastlagt for de kommende år som et led i skattereformen.

Regeringen er enig med forslagsstillerne i, at der må afsættes midler til udvikling af en bæredygtig transportsektor. Imidlertid er regeringen af den opfattelse, at det beløb på 300 mio. kr., som er afsat i forslaget, nok er for højt. Ligeledes synes forslagets fordeling af midlerne på de nævnte fire områder – coastertrafik, landdistriktsprogram, bydistriktsprogram og brintprogram – ikke at være optimal med hensyn til nedbringelse af miljøbelastningen fra transportsektoren.

Som omtalt har regeringen for nylig fremlagt en handlingsplan for nedbringelse af energiforbruget og dermed CO₂-emissionen i transportsektoren. Det er regeringens opfattelse, at kræfterne nu må samles om at gennemføre denne handlingsplan og de prioriteringer for indsatsområder, der ligger i handlingsplanen, samtidig med at vi mere generelt følger op på regeringens trafikplan »Trafik 2005« bl.a. ved gennemførelse af forsøgs- og udviklingsprojekter, som finansieres af trafikpuljen.

Regeringen er enig i, at der løbende må arbejdes med at fremme nærskibstrafikken. Senest har Funderudvalget i marts 1996 afgivet en betænkning om fremtiden for dansk skibsfart, og Folketinget havde efterfølgende en indgående drøftelse af, hvordan vi bedst kan fremme dansk skibsfart, herunder nærskibstrafikken.

Erhvervsministeren arbejder videre med forslagene fra udvalget i lyset af de synspunkter, der fremkom under debatten. Regeringen har dog allerede besluttet at fremsætte forslag om ophævelse af fartområdebegrænsning for fragtskibe i DIS og etablering af et bareboatregister. Disse forslag vil i høj grad være med til at fremme konkurrenceevnen for dansk nærskibsfart.

Til beslutningsforslagets idé om en særlig pulje til landdistrikterne vil jeg gerne knytte den kommentar, at Folketinget jo – bl.a. med Enhedslistens stemmer – den 29. februar 1996 vedtog, at der skal nedsættes et hurtigtarbejdende udvalg, der får til opgave at foretage en gennemgribende analyse med efterfølgende løsningsforslag senest den 1. marts 1997 med henblik på at gøre transporten på landet og de små øer optimal, fleksibel og miljørigtig samt at gøre den kollektive trafik mere individuelt orienteret.

Jeg synes ikke, at man skal foregribe resultaterne af dette udvalgsarbejde ved allerede nu at træffe forhastede beslutninger om initiativer på dette område. Det er bedst tjent med, at der foretages en gennemgribende udredning i overensstemmelse med den vedtagelse, der blev truffet i Folketinget i februar måned.

For så vidt angår cykeltrafikken i byerne, er vi allerede i Trafikministeriet i gang med en hel række initiativer. Mange har måske haft fornøjelse af at se de initiativer, der er sat i gang i forbindelse med kulturåret til fremme af cykeltrafikken. Der er en lang række initiativer, som vi støtter bl.a. fra Trafikministeriets side, og de har alle til formål at sikre udviklingen af cykeltrafikken i byerne som et led i opfyldelsen af CO₂-handlingsplanens målsætninger.

Jeg mener ikke, at der er grund til at træffe nye beslutninger om meget konkrete initiativer på dette område, før vi kender resultaterne af det allerede igangværende og ganske omfattende arbejde for at fremme cykeltrafik.

Hvad angår anvendelse af brint i transportsektoren, har Miljø- og Energiministeriet i et svar til Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg i marts måned i år redegjort for, hvorfor indsatsen på dette område især bør bestå i at følge den internationale udvikling på området frem for at opprioritere den danske forsknings- og udviklingsindsats.

Jeg skal i øvrigt henlede opmærksomheden på det ret store forsøg, som Trafikministeriet i samarbejde med Miljø- og Energiministeriet har igangsat med det formål at få afprøvet det af firmaet Haldor Topsøe producerede brændstof dimetyllæter – eller DME, som vi kalder det i forkortelse – der jo netop skal afprøves i fuld skala på i hvert fald 5 busser, der skal køre rundt i de danske storbyer.

Det er sammenfattende min opfattelse, at regeringen har sat en lang række initiativer i gang på transportområdet, og at der med en fortsættelse af trafikpuljen i de kommende år vil være skabt et tilstrækkeligt finansieringsinstrument for nye aktiviteter. Regeringen må derfor på trods af dets gode intentioner afvise beslutningsforslaget, som det foreligger.

Inger Bierbaum (S):

Der findes i Enhedslistens forslag mange gode elementer, som falder i tråd med Socialdemokratiets ideer og visioner på miljø- og trafikområdet, når det drejer sig om at nedsætte CO₂-udslippet.

Når Socialdemokratiet alligevel ikke kan støtte forslaget om en 10-øres afgift, er det, fordi udviklingen i benzin- og diesellafgifterne jo er fastlagt som et led i skattereformen. Det er altså ikke muligt at indføre en ekstra benzin- og diesellafgift nu.

Desuden er der allerede i dag en hel del initiativer på de fire områder, som udviklingsprojekterne i forslaget retter sig mod.

I bestræbelserne for at omlægge godstransporten fra biltrafik til skibsfart støtter Socialdemokratiet de tiltag, som er beskrevet i regeringens handlingsplan for reduktion af CO₂-udslip i transportsektoren. Her er det tilkendegivet, at der senere vil blive fremlagt et forslag til, hvordan den mindre skibsfarts transportvilkår kan styrkes.

I den samme handlingsplan gives der udtryk for, at det kollektive trafiknet i både land- og bydistrikter skal forbedres, både hvad angår kvalitet og pris.

I byområderne skal der gøres en forøget indsats for at få begrænset biltrafikken og forbedre forholdene for cyklisterne, så langt flere vælger cyklen. Der er via trafikpuljen i 1996 afsat 50 mio. kr. til udviklingsprojekter som f.eks. etablering af en kalde-bybus-ordning i Grenå, cykelruter i København, bus- og togsamarbejde og mange mange flere, alt sammen tiltag, der styrker den kollektive trafik og forbedrer cyklisterne vilkår i byerne.

Det er også klart formuleret i regeringens handlingsplan, at der skal foregå en løbende forskning og forsøgsvirksomhed inden for udviklingen af alternative brændstoffer. I handlingsplanen er det yderligere tilkendegivet, at regeringen nøje vil følge den internationale udvikling vedrørende netop forsøg med brint-drevne biler.

Enhedslistens beslutningsforslag B 127 retter sig altså mod områder, hvor der allerede i dag er taget initiativer; og Socialdemokratiet stiller sig ikke tilfreds med det, men vi vil senere følge op med nye forslag, som bl.a. tager udgangspunkt i regeringens handlingsplaner for reduktion af transportsektorens CO₂-udslip og »Energi 21«, og derfor må Socialdemokratiet afvise forslaget.

Jens Kirk (V):

Da Venstres ordfører på området ikke kan være til stede, har jeg lovet at fremføre Venstres synspunkter.

Forslaget lægger op til, at literprisen på benzin og diesel skal stige med 10 øre. Det mest positive, man kan sige om det, er, at det er mindre, end vi normalt ser fra Enhedslistens side.

Men når det er sagt, skal det med det samme tilføjes, at Venstre ikke kan støtte et sådant forslag. Det bygger på de gamle holdninger om, at

alt skal gennemføres ved afgifter og atter afgifter. Det er helt forkert at gå den vej, hvis man f.eks. – som foreslået i forslaget – vil gøre noget for landdistrikterne.

Problemet er ikke, om der kan etableres land-taxi i rutefart i de tyndt befolkede egne. Det drejer sig om, at befolkningen kan få lov til at bruge deres egen bil til at køre på arbejde, til at bringe børn til daginstitution, til at købe ind osv. Det er den helt forkerte vej at gå at pålægge de familier ekstrabyrder ved at gøre deres driftsomkostninger større; her ville en lettelse af befordringsfradraget hjælpe.

Venstre vil gøre meget for at mindske bilernes CO₂-udslip. Derfor har vi foreslået, at vi afskaffer registreringsafgiften og vægtafgiften og erstatter dem med en afgift, der retter sig meget mere mod CO₂-udslippet fra den enkelte bil pr. kørt kilometer. På den måde ville de biler, der kører langt pr. liter, skulle betale mindre end de biler, der kører få kilometer pr. liter, og det ville gøre noget ved CO₂-udslippet.

Vi vender os også helt klart imod indholdet i bydistriktsprogrammet. Vi vil ikke være med til, at offentlige myndigheder i Danmark skal ud og kontrollere, hvor folk er på vej hen; det leder jo tankerne hen på et system, der har vist sig ubrugeligt i Østeuropa. Vi ønsker ikke mere kontrol, vi har rigeligt.

I dag er der rig mulighed for at yde støtte til forskellige alternative brændsler, f.eks. ætanol. Hvis der skal laves forsøg med anvendelse af brint produceret via vindkraft, bør det efter Venstres mening ske ved tildeling af midler fra allerede eksisterende puljer; vi har ikke brug for nye midler til ovennævnte formål.

Afslutningsvis vil jeg tilkendegive, at Venstre altså ikke kan støtte beslutningsforslaget. Vi skal ikke have yderligere afgifter.

Kaj Ikast (KF):

Da vor ordfører, fru Eva Møller, ikke kan være til stede, har jeg lovet at tage denne sag.

Jeg vil gerne sige med det samme: Dette er et fuldstændig forældet forslag. Det er ude af proportion med hver eneste tankegang, som gennemføres i Folketinget i 1996. Det er en reel kassetænkning, ligesom man før i tiden kørte med et antal kasser, hvor benzinafgiften kom ind, hvor sygekassen kom ind, og man havde et antal små kasser, hvorfra man kunne gå og fordele de penge, der kom ind i afgifter. Det ser ud til, at Enhedslisten er nået frem til det stadium nu, at man vil have genindført det system.

Det, der reelt sker i finanslovforhandlingerne, er jo, at et antal partier bliver enige om en prioritering inden for kollektiv trafik, inden for fri bilisme, og hvilke afgifter man skal pålægge benzin og diesel.

Jeg synes, man i stedet for skulle have sat 1 kr. af, for havde man nu taget 1 kr. pr. liter, kunne man have gennemført meget mere. Det ser jo så rosenrødt ud, når man læser bemærkningerne til forslaget, alt hvad der egentlig kan laves. Havde man nu taget 1 kr., så havde man kunnet lave 10 gange så meget.

Og det er lige realistisk, for der er ikke noget af det her, der bliver fremmet. Vi vil i hvert fald gøre alt muligt for, at den tankegang ikke vinder frem. Vi skal ikke tilbage til den gamle kasse-tænkning, hvor der skal svares krone for krone, hvad der kommer ind.

Havde vi gjort det i trafikken, så havde vi haft motorveje over hele landet. Der havde snart ikke været marker tilbage, så mange penge er der kommet ind i afgifter på bilerne, penge, som er brugt til alt mulig andet, til sygehuse, miljøudvikling og alt muligt andet. Indtægterne har i masse af år ligget mellem 20 mia. kr. og 27 mia. kr. om året. Så det dér med at komme og sige, at man skal tage 10 øre mere for benzin og diesel, det er ren lyseblå teori.

Tommy Dinesen (SF):

Jeg må nok indrømme, at jeg har haft nogle af de samme tanker, som hr. Kaj Ikkast gav udtryk for, ikke sådan generelt om miljøet og alt det dér, men om det med cigarkassesystemet. Det er ikke vores opfattelse, at man skal lave en masse små kasser.

Noget af det, vi har diskuteret i SF's folketingsgruppe, er, om grunden til, at man fra Enhedslisten kun kommer med 10 øre, er, at man er bange for at genere folk på nogen som helst måde. Hvis man skal gøre noget for den kollektive trafik – og det er vores holdning – så er det da i hvert fald kroner på benzinprisen, man skal tale om.

Med hensyn til punkt 3 og 4 kan jeg sige, at vi har sympati for forslaget som sådan – der er ikke noget, vi er imod – men forslaget er bygget lidt mærkeligt op.

På coastersiden er der en masse punkter, der er taget op. Jeg kan da godt sige, at nogle af de punkter – punkt 2, 3, 4, 6, 7, 8 og 9 – er ting, der sker i forvejen. Det er jo ikke sådan, at der ikke er nogen, der har arbejdet med coasterproblematikken før. Mange mennesker – skibsmægle-

re osv. – arbejder ærligt talt seriøst og har gjort det gennem mange år; så derfor er der ikke noget nyt i det, der er fremsat her.

Der er lavet tre – ikke bare én, men der er lavet tre rapporter inden for det sidste halve år – og der er ikke rigtig sket noget med det, men det gør der måske på et eller andet tidspunkt, og vi er da meget enige om, at der skal ske noget. Men det, der er problemet med hensyn til coastere, hvis de skal være fremtidens fragtskibe inden for landet eller i Østersøen, eller hvor det nu kan være, er, at havnepengene herhjemme skal gøres ens, sådan at lastbiler kommer til at betale for at bruge havnene som sådan, altså kraner, arealer, kornsugere, og hvad det nu kan være. Det gør de nemlig ikke. Det er alene skibene, der betaler nogle afgifter, og det er noget af det, som man har peget på.

En anden ting er, at vi har en sag på dagsordenen på tirsdag med nogle forslag fra Funderudvalget, og der er nogle af de ting, som jeg tror vil have større indflydelse på coasternes overlevelse, f.eks. cabotageregler, som betyder, at coasterne kan gå ind under Dansk Internationalt Skibsregister. Det er et forslag, som vi ikke vil være med til fra SF's side, fordi det betyder, at søfolkene bliver fritaget for skat, men ikke således at de får mere ud af det, for det er rederne, der får noget ud af det. Det er et forslag, der skal diskuteres på tirsdag, og det er da et forslag, som der sikkert er flertal for, der vil betyde, at coasterne vil få større muligheder, fordi en tredjedel af hyreudgifterne derved forsvinder.

Derimod er der en anden ting, som vi har gjort os til fortalere for, som også er på dagsordenen på tirsdag, nemlig bareboatchartring, altså det, at man kan chartre eller leje et skib – det kan godt være i udlandet, det kan være andre steder – uden besætning. Så sætter man selv besætning og dansk flag om bord, og så lejer man det for to-tre år. Det vil betyde, at man kan leje nogle næsten helt nye skibe og så gå ind i den konkurrence, der er, med tyskere og hollændere. Jeg tror, det er noget, der er mere perspektiv i.

Der nævnes så også et andet forslag, som vi synes er udmærket, nemlig genoprettelse af sejlskib mellem Aalborg og København. Det har vi foreslået for ti år siden. Jeg må nok sige i dag, at jeg tror ikke, det er noget, man skal gå ind og støtte. Den dag, der er nogen, der vil gå ind og sejle på Aalborg-København, ja, så vil det nok ske, den dag der er penge i det.

Landdistriktprogrammet. Ja, der er jo nævnt gratis færgeordninger for beboerne på de danske småøer. Det er jo sådan noget, som de alle sammen vil klappe ad, når man kommer til generalforsamling den 1. juni på Omø, som jeg har meldt mig til. Jeg synes ikke, det er det, man diskuterer i øudvalget, og det er heller ikke det, man diskuterer småøerne imellem. Deres problem er et helt andet, nemlig at de mangler ikke 100 mio. kr., som skal bruges til en masse ting, men 467 mio. kr. til udskiftning af samtlige småfærger i dette land. Med baggrund i »Estonia« og »Scandinavian Star« er der kommet nogle stramninger fra Søfartsstyrelsen, som gør, at nogle af øerne og økommunerne har nogle gevaldige problemer, fordi de ikke kan købe nye færger. Det er det, der er problemet i denne her forbindelse, ikke at gøre det gratis.

For at tage en kommune som Bjergsted med 7.000 indbyggere, som Sejerø hører under, skal de altså ud og hente 50 mio. kr. i år, og det er noget, der betyder nogle ret så høje skatteprocenter i den pågældende kommune. De råber om hjælp. Det er sådanne henvendelser, vi får i øudvalget, så det er her, der skulle sættes ind i stedet for.

Som sagt har jeg kommenteret de punkter, hvor vi er delvis uenige, men hvor vi godt kan sige, at vi har sympati for forslagene, for de er da meget gode, og vi har ikke noget imod programmer. Vi har heller ikke noget imod, at man prøver nogle ting, som der især lægges op til i punkt 3 og 4. Men jeg må nok sige, at på de to andre punkter er vi uenige, og der skal flere penge til på de områder.

Elsbeth Gerner Nielsen (RV):

Det er et på mange måder sympatisk forslag, som Enhedslisten har fremsat, ikke mindst fordi der også er foreslået en finansiering. Jeg vil dog godt med det samme fastslå, at i Det Radikale Venstre er vi ikke meget for cigarkassystemer. Øgede grønne afgifter skal efter vores opfattelse først og fremmest bruges til at nedbringe indkomstskatten.

Dermed ikke sagt, at de forslag, som Enhedslisten har stillet omkring styrkelsen af den kollektive trafik og øget cykeltrafik, er dårlige. Mange af de foreslåede initiativer vil imidlertid kunne finansieres af trafikpuljen.

Hvad angår landdistrikterne, er der allerede igangsat en række forsøg med nye former for kollektiv transport dér. Erfaringerne samles løbende og formidles til amterne og kommuner-

ne, som jo i sidste ende har ansvaret for den kollektive trafikforsyning. Desuden er der på baggrund af landdistriktdebatten her i salen nedsat et hurtigtarbejdende udvalg, som bl.a. skal se på trafiksituationen i landdistrikterne.

På den baggrund kan Det Radikale Venstre ikke støtte beslutningsforslaget.

Aage Brusgaard (FP):

Jeg vil starte med at sige tak til trafikministeren for hans indlæg. Jeg kan egentlig støtte alt, hvad trafikministeren nævnte angående sagen.

Det med at lægge en ekstra afgift på 10 øre på benzin og diesel kan vi under ingen omstændigheder tilslutte os. Vi mener egentlig, brændstof er dyrt nok i forvejen.

Med hensyn til punkt 1 i forslaget om et coasterprogram med henblik på at styrke den mindre skibsfart er der ingen tvivl om, at Fremskridtspartiet ønsker, at skibsfarten bliver udbygget, særlig for så vidt angår de mindre skibe, og at det ville kunne aflaste lastvognstrafikken. Men det er vel sådan, at det, der skal til, er nogle bedre overenskomster for disse skibe med lidt mindre lønninger, og det får vi altså kun ved at sænke skatten. Tingene hænger jo sammen.

Alle de småskibe, der sejlede i de danske fjorde for 30-40 år siden, er vel forsvundet bl.a. på grund af for høje lønninger og for store krav til bemanning af skibene; og det, må vi så sige, bærer Folketinget selv og overenskomsterne ansvaret for.

Med hensyn til punkt 2 om et landdistriktprogram er vi så heldige, at et – for en gangs skyld – enigt Folketing har vedtaget et beslutningsforslag om, at der skulle sættes handling bag ordene, så vi må jo håbe, at det kommer til at køre på skinner.

Angående punkt 3, bydistriktprogrammet, er det vel sådan, at enhver kommune og enhver by har lov til at lave sit eget program. Det behøver vi ikke vedtage her i Folketinget. Og skal der penge til, så kan kommunalbestyrelsen jo selv bevilge dem ud af sit budget. Kommunalbestyrelser opkræver som bekendt også skatter. Og hvis vi ellers færdes her i det københavnske område, så kan vi se alle de cykler, man efterhånden kan låne gratis, og det kunne jo også være en god idé.

Og vedrørende punkt 4, brintprogrammet: Der kører jo forsøg både her og i Sverige og andre steder bl.a. med busser, så disse forsøg er i gang og har været det de sidste 2-3 år.

Med baggrund i det, jeg har sagt, må vi altså desværre vende tommelfingeren nedad.

(Kort bemærkning).

Kai Dige Bach (KF):

Det er lige en bemærkning til hr. Aage Brusgaard, som jo har konstateret, at coasterne ikke har det så godt: Det er nu ikke kun på grund af de ting, som hr. Aage Brusgaard nævner. Det er også, fordi Folketinget har ændret anpartslovgivningen, således at det også er gået ud over de historiske partsrederier. Derfor kan der altså nævnes mange andre ting, uden at man lige hænger det op på noget.

Man kan jo også sige, at de nye toner, der er i skibsfarten for øjeblikket, nemlig det, som vi er ved at lave herinde: at indenlandsk fragtrafik nu får mulighed for at komme ind under DIS-systemet, gør jo noget ved det.

I virkeligheden kan vi gøre dansk mindre skibsfart vældig konkurrencedygtig, hvis vi kan løse det finansieringsproblem, som vi har haft så svært ved at løse. Vi andre har haft svært ved at komme med et forslag, der var godt nok til ministeren, og ministeren er ikke kommet med noget. Men vi kunne da stadig væk foreslå det, der er i Funderrapporten, nemlig at man gennemfører det gamle anpartsrederi og sådan noget.

Jeg synes, det er væsentligt at sige, at det ikke kun er de ting, der skal til, men at der også skal være en finansieringsmulighed.

Bent Hindrup Andersen (EL):

Først til ministerens indlæg: Jeg vil godt sige, at vi har fremsat dette forslag, for at der trods alt skal begynde at ske noget på trafikområdet.

Det er ingen hemmelighed, at netop på trafikområdet mener vi i Enhedslisten, at den siddende minister har gjort alt for at overgå, hvad en konservativt ledet regering ville kunne opnå. Der glider utrolig mange motorvejsprojekter igennem. Der er aldrig blevet bygget så mange broer færdig og investeret i og taget initiativ til nye som under den nuværende trafikminister. Og det er beløb, der er himmelhøje i forhold til de småpenge, der så som aflad gives for at kunne sige, at man trods alt gør lidt for trafikken, til en cykelsti her og dér. Det, vi gerne ville med dette forslag, var at sige, at nu skulle vi begynde og tage fat i en ende og omlægge investeringerne.

Ministeren siger også, at der er forsøgs- og udviklingsarbejde i gang, men der sker – det er

derfor, vi fremsætter forslaget – overhovedet intet af betydning på det område. Ministeren henviser til, at der er nedsat et nyt udvalg. Det har været udvalg på udvalg på udvalg siden 1991, og hver eneste dag lægger coasterne op. Der sker intet, der rykker i den retning, ingenting. Vores erhvervsminister har i hvert fald også været særlig bekymret over det. Hver gang vi snakker om coastere, så siger de: Jamen hvor skal pengene komme fra? Og vi har altså gjort os den umage at sige, at her er i hvert tilfælde en pulje til at starte på noget af det.

Når det drejer sig om udviklingen i landdistrikterne, så siger trafikministeren ligeledes, at der jo er vedtaget en dagsorden i Folketinget. Ja, det er rigtigt. Den blev der sådan set taget initiativ til af partier uden for regeringen for at presse regeringen til trods alt at leve op til noget, og den har vi været med til at vedtage. Regeringen ville jo ikke forhandle om nogen dagsorden. Jeg ved ikke, om alle husker hele det store cirkus, der var, med forhandlinger om dagsordener om landdistrikterne.

Og samtidig er der udgivet en landsplanredegørelse, som går den stik modsatte vej, hvor der ikke med ét eneste ord nævnes, hvordan man vil udvikle landdistrikterne. Lige så snart regeringen ikke sættes under pres for det her, så gennemfører den de store, centrale trafik anlæg og gør ingenting for udviklingen i landdistrikterne, ingenting. Her giver vi også et forslag til, hvordan man kan gøre det, og også hvordan man kan finde midlerne til det.

Endelig siger ministeren, at der er en pulje til eksperimenter osv. Et af de eksperimenter, der er gennemført, har faktisk allerede vist sig at være en succes, og det er det såkaldte cykelboosterforsøg i Århus. Vi foreslår så, at man tager konsekvensen af, at det er en succes, og udbygger det og giver midler til, at projektet kan gentages i andre byer. Det kan også skifte fra år til år, sådan at det er forskellige folk, der får tilbuddet, og derigennem kunne det være et stærkt vanedannende element til, at man lægger sine trafikvaner om.

Endelig så er det centrale, at regeringen siger, at den har foretaget sig noget – og jeg er ikke i tvivl om, at regeringen har foretaget sig noget. Den har taget utrolig mange initiativer til at fremme bilismen, utrolig mange initiativer. Alligevel stiger benzinforsbruget som aldrig før, og der tages ingen initiativer til at begrænse det, ingen. Det er det, vi prøver at prikke bare en lille smule til og herigennem give regeringen og tra-

fikministeren lejlighed til at begynde at tænke lidt anderledes.

Når det så drejer sig om selve finansieringen, siger ministeren, at det skal staten selvfølgelig ind i, og derfor skal man gøre det over finansloven.

Jeg vil lige sige – også i forbindelse med hr. Kaj Ikasts indlæg – at vi jo netop sidste år fik en ny politik, som jo i hvert fald vores miljøminister også er ganske tilfreds med, sådan at det, f.eks. når det drejer sig om trafikken, er trafikken, der skal betale for omstillingen. Det er det, det drejer sig om her. Det fik vi ind i energifgifterne sidste år.

Selv om Venstre og De Konservative ikke kan lide energifgifterne, så er der trods alt nu indført det princip, at de skal bruges til omstilling af sektoren ved en målrettet tilbageføring af afgifterne; så der er en nytænkning på vej dér. Jeg er godt klar over, at hr. Kaj Ikast som medlem af Det Konservative Folkeparti selvfølgelig slet ikke kan lide afgifterne, men jeg vil bare lige sige, at der er faktisk også et princip om, at det er den, der forurener, der skal betale for forureningen, og det er den sektor, som belaster miljøet, der skal betale for en omstilling. Det er det, det drejer sig om her.

Det er så også en kommentar til fru Inger Bierbaum fra Socialdemokratiet, som siger, at udviklingen er lagt fast i skattereformen, og derigennem er regeringen låst – sådan forstår jeg det. Og det vil sige, at der ikke er mulighed for at hente andre midler ind, at benzinafgiften er låst fast for tid og evighed i skattereforlaget, og at man derfor ikke kan støtte afgifter. Det er jo lidt underligt, for man kan godt indlede afgiftsforhandlinger med os, f.eks. når det drejer sig om spildevandsafgiften. Den er jo ikke låst mere fast, end at den skal forhandles. Men når det drejer sig om benzinen, så ønsker man ikke at inddrage et andet flertal end De Konservative i sin økonomiske politik.

Så siger fru Inger Bierbaum også, at der er 50 mio. kr. til udviklingsprojekter. Ja, det er der, men det er altså ikke nok. Der sker ingenting. Og det, vi så forsøger at få her, er dog trods alt noget mere. Det vil være mere end en fordobling af udviklingsprojekterne, hvis vi får den afgift igennem og får den målrettede tilbageført.

Og jeg er overbevist om, at 10 øre ikke er afgørende, det er ikke så meget, at det vil skabe det helt store oprør i befolkningen. Det vil være med til selvfølgelig at rette op på den urimelighed, at brændslet er så billigt, som det er i dag,

men det er klart, at det ikke er noget, der rykker afgørende i prisudviklingen. Men vores formål har været at vise, at hvis man bruger den fornuftigt, så kan man nå ret langt.

Til Venstre, der siger, at de er imod denne her retning med individuelt orienteret kollektiv trafik: Det undrer mig sådan set, for det er jo det, vi har vedtaget en fælles dagsorden om. Det er netop et af de initiativer, der skulle tages i landdistrikterne. Så mener Venstre måske ikke, at man står bag dagsordenen af 29. februar, hvor vi havde udvikling i landdistrikterne til debat her på initiativ af bl.a. Venstre og De Konservative? Jeg håber da ikke, at det skal tages for pålydende, sådan at man ikke støtter den dagsorden længere.

Så til hr. Tommy Dinesen, som nævner, at der er gjort meget fortræffeligt arbejde, når det drejer sig om coasterne. Det er der; der er lavet mange udmærkede rapporter. Den rapport fra 1991, som vi henviser til, var faktisk også udmærket. Der er bare ikke taget nogen politiske initiativer – før nu – til at følge den op. Der er ikke sket noget.

Coastertrafikken har det mildt sagt ikke særlig godt; den er døende, og det haster med at give den kunstigt åndedræt. Det var det, vi gerne ville gøre, for det er jo netop dér, vi virkelig vil kunne se et resultat på CO₂-regnskabet, idet vi får flyttet noget transport fra lastbilerne og over til skibsfarten.

Så kan jeg oplyse til hr. Tommy Dinesen, at det, der er kernen i forslaget, netop er, at vi vil omfordele afgiften ved også at lægge en afgift på diesel og fritage coasterne for havneafgiften for på den måde at få ligestillet trafikken. Så det er muligt, at hr. Tommy Dinesen ikke har læst det rigtigt.

Så siger hr. Tommy Dinesen også – og det er måske det centrale i SF's politik – at hvis man ikke kan få en benzinpris på 12 kr., så vil SF ikke snakke om det. Det er jo utroligt, for på den måde kan man blive ved med at tale om det, hvilket jo også er sket herinde i Folketinget omkring coasterne. Man har snakket, og man har snakket, man har haft udvalg siddende – nu sidst Funderudvalget – og der er intet sket. Den plade, som vi nu får gentaget af hr. Tommy Dinesen, er, at vi har snakket meget om de coasterne, og at der er meget godt i gang. Men der sker jo altså ikke noget.

Fru Elsebeth Gerner Nielsen siger, at kernen i det er, at det er ikke en afgift, der skal finansiere det, for De Radikales politik er en skattereform.

Men her har vi jo desværre set, hvordan man laver afgifter, såkaldte grønne afgifter, der vender den tunge ende nedad, og hvor man oven i købet i den skattereform, man lavede, giver skattelettelse til især de højt lønnede. Og for at det ikke skal være løgn, så dryssede man ved den sidste finanslov lidt salt i såret ved også at fjerne formueskatten for at slå fast, hvad det er for en politik. Det Radikale Venstre og regeringen fører på skatteomlægningsområdet.

Jeg kan dermed også forstå, at fru Elsebeth Gerner Nielsen er meget imod den ændring i afgiftspolitikken, som vi fik indført sidste år med CO₂-afgiften. Men jeg håber da, at fru Elsebeth Gerner Nielsen stadig væk står ved, at det var meget fornuftigt at få en afgift, hvor der er flere skruer at stille på, bl.a. den generelle tilbageføring, men ikke mindst den målrettede tilbageføring gennem investeringstilskud.

Til Fremskridtspartiet vil jeg bare sige, at det jo er en klar tale for *ikke* at gøre noget, og skal jeg forholde mig til den, må jeg sige, at det er stik imod det, vi vil, og jeg tror egentlig også resten af Folketinget vil. Fremskridtspartiet siger nemlig, at benzinen er dyr nok, og at det er lønnen, der er for høj. Dertil kan jeg sige, at dér kan enderne ikke nå sammen.

Med de bemærkninger siger jeg tak for indlæggene.

(Kort bemærkning).

Elsebeth Gerner Nielsen (RV):

Det er en kommentar til det med, at de grønne afgifter vender den tunge ende nedefter. Det er rigtigt nok, at de grønne afgifter vender den tunge ende nedefter, men jeg vil gerne gøre hr. Bent Hindrup Andersen opmærksom på, at da de grønne afgifter i sin tid blev indført, blev de fulgt op af en række justeringer på hele det sociale område, netop for at vi kunne sikre os, at de grønne afgifter ikke ramte bl.a. børnefamilierne. Noget af det, der jo blandt andet blev resultatet af ændringerne på det sociale område, var en forhøjelse af tilskuddet til børnefamilier.

Så hvis man ser på den måde, som de grønne afgifter er blevet indrettet på indtil dags dato, så har de ikke haft den konsekvens, at de har vendt den tunge ende nedefter.

(Kort bemærkning).

Jens Kirk (V):

Nu kunne man næsten tro, at hr. Bent Hindrup Andersen har glemt, at han var en del af et enigt Folketing, der besluttede, at vi skulle styrke

landdistrikterne, for når der kommer en ekstra 10-øre i CO₂-afgift på benzin og diesel, så var det jo ikke med i den dagsorden, der blev vedtaget den dag.

Hvis vi tager det fremsatte beslutningsforslag fra Enhedslisten punkt for punkt, så er der punkter, der godt kunne for tjene en nøjere gennemgang. Men set over ét og afstemt under ét må vi gå imod det, og jeg synes, at det er hr. Bent Hindrup Andersen, der vender tingene på hovedet og faktisk går imod sin egen dagsorden.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Der blev sagt, at SF havde foreslået 12 kr. pr. l. Det har vi nu nok ikke gjort, men jeg må nok indrømme, at jeg ville foretrække 12 kr. pr. l frem for 120 forslag a 10 øre stykket.

Bent Hindrup Andersen (EL):

Ja, til den sidste kan jeg sige, at det jo måske er en af forskellene på SF og Enhedslisten. Vi ønsker nemlig ikke at føre paradepolitik herinde. Vi ønsker at gå efter nogle resultater, og vi ønsker også at fremsætte nogle forslag, som efter vores opfattelse bliver meget farligere – forstået på den måde, at det er meget sværere at afvise dem, hvis de er mere realistiske end som så.

Vi skal selvfølgelig også altid fastholde perspektivet i det, og vi vil jo ikke køre alene og fastholde, at trafikområdet kan løses med en 10-øre. Men det kan i hvert fald ikke afvises med, at det er det helt store beløb. Det vil desuden være effektivt og være en god pulje til også at løse nogle af de problemer, som hr. Tommy Dinesen jo i hvert fald siger, at han har været med til at arbejde så meget for, nemlig omkring coasterne, da vi vil få nogle penge til at løse de problemer.

Til fru Elsebeth Gerner Nielsen: Jeg havde fået den forståelse, at Det Radikale Venstre godt havde set, at der er nogle problemer i skattereforment, at den rent faktisk i højere grad, end det var tanken, går ud over dem, der er dårligst stillet i samfundet. Og jeg havde også fået en forståelse af, at man ville kigge på det, men det kan godt være, at meldingen så er, at det var en god skattereform, man lavede, og at den kommer de rette til gode. Det gør den altså ikke.

Og så til Venstre, der siger, at det er 10-øren, der er kernen i det: Da vi havde debatten om landdistrikterne, så var der også et spørgsmål

om, hvor pengene skal komme fra til den omstilling, der skal ske. Vi er jo enige om, at der skal laves en kollektiv, individuelt rettet transport, men hvis den skal have nogen chancer, skal den også have en finansiering.

Enhedslisten er af den opfattelse, at når vi fremsætter forslag i Folketinget, så skal vi også bestræbe os på at finde pengene til det, så vi er med til i hvert fald at pege på en finansiering af de ting, der skal sættes i værk. Det er måske også en af forskellene på Venstre og Enhedslisten: Vi er i virkeligheden mere ansvarlige end partiet Venstre.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslagets overgang til anden (sidste) behandling vedtoges uden afstemning.

Anden næstformand (Henning Grove):

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Miljø- og Planlægningsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

17) Første behandling af lovforslag nr. L 223: Forslag til lov om indberetningspligt for finansielle rådgivere og visse bestyrelsesmedlemmer.

Af Frank Aaen (EL) og Søren Søndergaard (EL). (Fremsat 21/3 96).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Erhvervsministeren (Mimi Jakobsen):

Enhedslisten foreslår, at der skal være pligt til at indberette ulovlige handlinger med den hensigt at sikre, at der hurtigst muligt gribes ind over for direkte lovovertrædelser og ikke mindst omgælder af lovgivning. Jeg er sikker på, at alle er enige i, at det er uacceptabelt, når rådgivere

medvirker til overtrædelse af loven, men jeg mener ikke, at den foreslåede fremgangsmåde er den rigtige.

Efter min mening er rådgivere og deres organisationer både etisk og moralsk forpligtet til at holde selvsjult med hensyn til kreativ rådgivning. Jeg mener også, man må forvente, at de orienterer myndighederne, hvis de bliver opmærksomme på, at lovgivningen i praksis viser sig at have samfundsskadelige konsekvenser, og jeg synes, at man har set en stigende interesse for at leve op til det ansvar.

Lovforslaget foreskriver en indberetningspligt til offentlige myndigheder, men det er ikke helt klart, hvem eller hvad lovforslaget vedrører. Hvis man vælger at fastsætte en strafbelagt pligt, så er det vel et grundlæggende krav, at pligten er klart afgrænset. Det lagde man netop megen vægt på i forbindelse med gennemførelsen af hvidvaskningsloven. Men det står vel i hvert fald klart, at revisorer og advokater vil være omfattet af lovforslaget.

Da der for et års tid siden – eller er det snart to – var debat om revisors rolle som offentlighedens tillidsrepræsentant, fastslog jeg dengang på regeringens vegne, at det ikke var tanken, at revisor skulle fungere som det offentliges politibetjent over for virksomhederne.

I den nye bekendtgørelse om revisors regnskabsberetning er der faktisk taget direkte højde for nogle af de forhold, som dette lovforslag omhandler. Det er nu direkte foreskrevet, at revisor i forbindelse med tilrettelæggelsen og udførelsen af revisionen skal være opmærksom på forhold, der kan tyde på besvigelser og andre uregelmæssigheder. Revisor har desuden pligt til i revisionspåtegningen at oplyse om forhold, der giver en begrundet formodning om, at medlemmer af virksomhedens ledelse kan ifalde erstatnings- eller strafansvar. Det er altså en pligt for revisor at gøre opmærksom på den slags ting i påtegningen. Det vil jeg gerne understrege.

For så vidt angår advokater, må man altså igen slå fast, at en advokat er en partsrepræsentant og derfor først og fremmest skal varetage sin klients interesser. Det er en grundlæggende regel i retsplejen, at tillidsforholdet mellem en advokat og hans klient er ukrænkeligt. Det følger samtidig af retsplejelovens regler, at advokaten naturligvis skal udøve sit hverv i overensstemmelse med god advokatskik. Det følger derfor af lovgivningen, at advokater selvfølgelig i deres rådgivning af klienter skal leve op til de