

[Jes Lunde]

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

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

### Besvarelse

**Miljøministeren (Svend Auken):**

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

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

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

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

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