

[Jes Lunde]

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

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

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

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

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

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

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

Forslag om motiveret dagsorden.

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

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

Folketinget fastslår på linje med miljøministeren og konsensuskonferencen om privatbilismens fremtid, at der miljømæssigt er brug for betydelig højere internationalt afstemte priser som et led i den helt nødvendige omstilling til lavere CO₂-udslip.

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

Folketinget går herefter over til næste punkt på dagsordenen.«

(Dagsordensforslag nr. D 28).

Formanden:

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