

[Jes Lunde]

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

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

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

(Kort bemærkning).

Ikast (KF):

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

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

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

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

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

(Kort bemærkning).

Martin Glerup (S):

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

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

Jeg mener fortsat, at vi gør en meget stor indsats på det miljømæssige område. Vi er gået i spidsen med CO₂-afgifter, vi har tårnhøje registreringsafgifter, vi har tårnhøje afgifter på benzin og olie, og vi bliver nødt til at køre videre ad den vej, men det kan ikke være det eneste virkemiddel, for det skal gøres på en måde, så folk kan være tjent med det, og sådan, at vi ikke ruinerer dem.

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

(Kort bemærkning).

Jes Lunde (SF):

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

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

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

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