

[Eva Møller]

Benzinlavprisland, siger SF i sin forespørgsel. Nu kan man selvfølgelig altid diskutere, hvad et lavprisland er, og hvad man skal sammenligne med, men jeg vil gerne sige, at hvis vi ser på minimumskravene, ligger Danmark over EU's minimumskrav; vi ligger rent faktisk ca. 13 pct. over for den blyfri benzins vedkommende og ca. 22 pct. over for benzinen med bly i. Det er selvfølgelig et bevidst udtryk for en miljøpolitisk linje, at vi ligger mest over, for så vidt angår den blyholdige benzin; det er den, der er mest skadelig for miljøet og derfor dér, hvor det er væsentligst for os at få nedsat benzinforbruget.

Jeg vil også gerne benytte lejligheden til at sige, at hvis man ser på bilområdet som helhed, er Danmark på ingen måde et lavafgiftssamfund, og når jeg siger som helhed, betyder det, at såvel benzinafgiften som vægtafgiften og registreringsafgiften skal inddrages. Hvis vi ser på alle disse ting, er det ikke nogen fordel at være bilejer i Danmark sammenlignet med langt de fleste af de lande, vi i øvrigt sammenligner os med; det fremgår også klart af en række af de korte bemærkninger, der har været forud for min ordførertale, så jeg skal ikke gå nærmere ind på tallene, men bare endnu en gang bemærke, at dette med at kalde os et lavafgiftssamfund på bilens område i hvert fald er helt forkert.

Jeg skal også minde om, at der jo var et samspil mellem benzinafgiften og vægtafgiften, hvor der blev talt om, at hvis man satte den ene op, skulle den anden ned. Jeg har ikke hørt noget forslag fra SF om, at vi nu skal sænke vægtafgiften, samtidig med at benzinafgiften sættes op, og jeg skal også gøre opmærksom på, at hvis man ser nationaløkonomisk på det, betaler bilafgifterne som helhed rigeligt de skader og udgifter, der påføres det danske samfund.

Jeg synes, det ville være meget mere interessant – og det lægger Det Konservative Folkeparti op til nu, ligesom vi gjorde i vores tid i regering – at vi satser på løsninger i stedet for afgifter, og heri indgår naturligvis den kollektive trafik. Det er nødvendigt med kollektiv trafik, men vi ved også, som jeg har sagt før, at den ikke kan løse alle problemer. Desuden siger al erfaring, at uanset hvor meget vi indtil nu har sat benzinafgifterne op, ønsker den danske befolkning den fleksibilitet, selvstændighed og mobilitet, der ligger i at være ejer af

egen bil. Men det ville jo være interessant, hvis vi kunne se på afgifterne, så det blev mere fordelagtigt at købe biler med efterbrænder eller katalysator. Vi ved, at vi ved at gå over til den type biler kunne fjerne 90 pct. af den forurening, der kommer fra udstødningen.

Det ville være dejligt, hvis vi kunne gå over til mere effektive biler. Det arbejdes der jo også på gennem de krav, vi stiller til de biler, der må importeres, og de biler, der må produceres i EU-landene. Det ville betyde, at vi kunne køre langt længere pr. liter benzin og dermed naturligvis også sænke forureningen.

Det ville være fordelagtigt med overordnede trafikmæssige løsninger. Men også her ved vi at det kniber, når der skal tales om overordnede trafikmæssige løsninger, som specielt tager hensyn til bytrafikken; man vil hellere satse på motorvejene i Jylland.

I Det Konservative Folkeparti vil vi gerne have overordnede trafikmæssige løsninger såvel på motorvejene i Jylland som i det indre København og i det storkøbenhavnske område. Vi har også stillet forslag om ændringer hertil i forbindelse med behandlingen af finanslovsforslaget.

Jeg skal endelig sige, at det selvfølgelig også er vigtigt at sætte det hele ind i en global sammenhæng. Det, vi kan gøre herhjemme miljømæssigt set ved at ændre bilismen, ville være ganske ringe, og derfor er det med tilfredshed, jeg skal konstatere, at vi gør meget for miljøet i en række af de lande, vi samarbejder med både i Øst, hvor vi ved at de tidligere fabrikker og specielt atomkraftværker forurener meget, og også i relation til ulandene.

(Kort bemærkning).

Jes Lunde (SF):

Efter det konservative indlæg tror jeg, det kan være en god idé at tilføje debatten et par fakta. For det første, at den store afvandring fra landdistrikterne er sket i en periode, hvor benzinpriserne er faldet.

Benzinpriserne er i dag de laveste, de har været i 30 år, og alligevel er det nu, vi har set affolkningen derude. Det kunne jo tyde på, at der også er andre faktorer.

Lad mig pege på sådan noget som centralisering af dagligvarehandelen og nedlæggelse af skoler. Det er noget, man nok burde tænke noget mere over frem for kun at diskutere benzin.