

[Jes Lunde]

så var med i, for at komme det dér til livs, og det lykkedes.

Det, vi oplever i øjeblikket, er jo det modsatte. Hr. Aagaard oplyste lige, hvad der er fuldstændig rigtigt, at selv om det generelle prisniveau i Tyskland er 6 kr. pr. liter benzin, er prisen kun 5,50 kr. i Flensborg. Og hvorfor det? Jamen det er da selvfølgelig, fordi den nordlige ende af Tyskland er nødt til det, fordi vi ligger så lavt som 5,32 kr. Vi presser deres benzinpris ned, fordi de er nødt til at tage forholdsregler imod grænsehandel. Så billedet er vendt i øjeblikket: Det er Danmark, der dumper benzinprisen i forhold til vores nærområde, og det synes vi er fuldstændig uforståeligt på baggrund af, hvad der miljømæssigt er brug for.

**Filt Jensen (V):**

Regeringen fremlagde i oktober en – efter min mening dog noget vattet – handlingsplan for landdistrikterne, og for nylig behandlede vi her i Tinget beslutningsforslag nr. B 42, forslag til folketingsbeslutning om en bæredygtig vækst og udvikling i landdistrikterne.

Når disse emner har optaget regering og Folketing, har det sin rod i den affolkning, der sker i landdistrikterne. Skoler, brugsforeninger og mange andre serviceorganer forsvinder fra landsbyerne. Tomme huse, tomme landbrugsbygninger er svære at sælge, kreditforeninger og banker bliver bebrejdet, at de er tilbageholdende med lån.

For landdistrikterne og for samfundet er det et alvorligt problem, og der kan leveres mange gode forslag til, hvorledes problemet løses eller i det mindste mindskes. Der er blot ingen af forslagene, der gavner, hvis transportomkostningerne ikke kan holdes nede. Det var og er en alvorlig fejl at forringe befordringsfradraget, og det er en endnu større fejl at forhøje benzinafgifterne. Intentionerne om, at man skal bruge den kollektive trafik, duer ikke derude i landdistrikterne, for der er ikke nogen kollektiv trafik, eller hvis der skulle være en bus, går den måske den forkerte vej, eller den går så sjældent, at den ikke er anvendelig.

Fru Vibeke Grønbæk nævnte Holland som særdeles veludbygget med kollektiv trafik og sagde, at vi måtte gå i samme retning. Nu er der den forskel på Holland og Danmark, at Holland har en befolkningstæthed, der er omkring fem gange så stor som den, vi har i Dan-

mark. Derfor er der helt andre muligheder dér for kollektiv trafik ude i landdistrikterne. Hvis man vil udbygge den kollektive trafik ude i landdistrikterne mere, end den er i dag, vil det sandsynligvis blive endnu mere miljøbelastende, for tomme eller næsten tomme busser er mere miljøbelastende end personbiler. Vil man have et mobilt arbejdsmarked – og det ønsker vi jo, det er nødvendigt – så bliver transportafstandene store, og derfor er det nødvendigt at have lave transportomkostninger.

Jeg kommer fra grænselandet, og jeg har oplevet den periode, hvor folk fra store dele af for ikke at sige fra hele Jylland og Fyn valfartede til grænsen. Handelen med benzin var den store magnet. På vejen til grænsen holdt bilerne ind ved de danske tankstationer og tankede 5 l benzin, så de lige kunne nå over grænsen. Der var mange, der fejlbereggede, og derfor så man dem komme spadserende med en dunk i hånden, og der var lang vej at gå, for de sønderjyske tankstationer var blevet nedlagt én efter én. Når de kom syd for grænsen, købte de meget andet ud over benzin. En enkelt tankstation syd for grænsen solgte daglig 50.000 l benzin, årlig blev det til 18 millioner liter. Med den afgift, der dengang var i Tyskland, var det 54 mio. kr. fra denne ene tankstation, der indgik i den tyske statskasse – penge, der lige så godt kunne være havnet i den danske statskasse. At bagagerummet så ved samme lejlighed blev fyldt med øl og vin og sukker, var kun at føje spot til skade.

Men ved at sænke benzinafgiften og afgiften på øl og vin er det lykkedes – set fra et dansk synspunkt – at få det vanvid stoppet.

Nu er vi i den situation, at billedet til dels er vendt. Jeg talte med ejeren af en tankstation, der ligger lige nord for grænsen; han har her i januar øget sit daglige benzinsalg med 60 pct., og holder det tal uændret året igennem, vil det blive til over 1 mio. l alene for hans vedkommende i salg til tyskere fra syd for grænsen, og afgifterne til staten vil blive mellem 3 og 4 mio. kr. bare fra den ene tankstation, og det kan vi vel i og for sig ikke have noget imod. Han forventer en fortsat stigning året igennem.

Der er jo det ved det, at dette, at mennesker kommer fra syd for grænsen, kører op nord for og tanker, har en afsmittende virkning på supermarkeder og andre handlende.