

[Tommy Dinesen]

for, at veje giver vækst. Det kommer sikkert aldrig, og der er i hvert fald ikke nogen, der kalder sig trafikpolitikere eller trafikforskere, som vil bekræfte, at det er rigtigt.

Der har været utallige vedtagelser her i Folketinget gående ud på, at vi skal forsøge at begrænse bilismen, især godstransporten, at vi skal sørge for, at der kommer mere over på bane og skib, men det kniber, når vi skal have det til at fungere. Vi håber selvfølgelig, som SF's ordfører har været inde på, at der vil være opbakning fra de politiske partier til det foreliggende forslag. De har sådan set sagt noget lignende før, og derfor går vi selvfølgelig ud fra, at man stemmer for det forslag, der foreligger.

Formanden:

Jeg skal her afbryde forhandlingen og udsætte mødet. Det genoptages i dag kl. 13.00.

Mødet udsat kl. 11.50

Mødet genoptaget kl. 13.00

Forhandlingen genoptoges.

Aage Brusgaard (FP):

Det er jo ikke just et tilløbsstykke her i salen sådan lige efter en middagspause, men så er det godt, vi har nogle tilhørere deroppe, sådan at vi ikke helt taler for tomme stole.

Når SF i dag rejser en forespørgselsdebat om, hvorvidt Danmark skal være et benzinlavprisland, skyldes det, at vore nabolande, senest Tyskland, har sat deres afgifter på benzin kraftigt i vejret. I juni vedtog Folketinget lov nr. 489, og i bemærkningerne til lovforslaget står der, at Danmark altid bør være på linje med Tyskland, hvad benzinafgift angår.

Da Tyskland ved årsskiftet hævdede sine afgifter mere end forventet, sakkede Danmark imidlertid bagud. Derfor er det naturligt for et parti som SF straks at gribe chancen til endnu en gang at argumentere for forhøjelse af benzinafgifterne og begrunde det med et bedre miljø, således at den kollektive trafik kan blive styrket på bekostning af privatbilismen i Danmark.

Spørgsmålet er så, om benzinafgifterne burde forhøjes. Det mener Fremskridtspartiet som udgangspunkt ikke, og det har vi følgende begrundelser for:

For det første er de danske afgifter højere end de minimumskrav, det nuværende EU-direktiv angiver. Dette direktiv anbefaler priser på 337 og 287 ecu pr. m³ blyholdig og blyfri benzin, mens de nuværende danske priser ligger på 409 og 323 ecu. Det vil altså sige, at vi ligger langt over de vejledende normer, som EU har fastlagt.

For det andet er det oplagt, at beskatningen af biler med den samlede sum af registreringsafgifter, vægtafgifter og benzinafgifter så rigeligt følger med vore nabolandes. Der er jo reelt ikke nogen anden forbrugsgenstand her i landet, der er omfattet af så mange skatter og afgifter, både i anskaffelse og drift, som lige netop den private bil.

For det tredje er det ganske urimeligt at hævde, at Danmark har problemer med trafikken. Måske er der lidt besvær i myldretiden herinde i Københavnsområdet, men ellers er der mange udlændinge, der er forbavsedede over den lille trafikmængde, der er f.eks. her i København i forhold til andre storbyer.

Når man har gjort sig klart, at bilisterne allerede er de hårdest afgiftsbelagte, må man naturligvis gøre op med, hvordan man kan tage hensyn til miljøet. Det, SF ønsker, er at få afgiften på benzin gjort så omfattende, at det reelt ikke er muligt for mennesker at have råd til at tage egen bil til og fra deres arbejdsplads.

Fremskridtspartiet mener, at vi i stedet for at satse på flere urimelige afgifter bør satse på andre løsninger. Erfaringerne viser jo ganske tydeligt, at borgerne ønsker at eje og køre i en privat bil, fordi det giver ubegrænset bevægelsesfrihed. Den bevægelsesfrihed er jo også samfundsgavnlig, fordi den gør arbejdsmarkedet mindre stift geografisk set. Selv SF må kunne indse, at højere afgifter på benzin vil medføre total affolkning af vore landsbyer, vores randområder, med stor boligangel til følge inde i storbyerne, når alle skal flytte herind.

Fremskridtspartiet anerkender naturligvis, at et velfungerende samfund også har brug for et velfungerende kollektivt trafiksystem, og det mener vi faktisk også vi i høj grad har her i Danmark. Vi har rutebiler, vi har tog osv.; alle kan komme frem og tilbage.

At forhøjede benzinafgifter ikke medfører nævneværdige ændringer i passagertallet i den kollektive trafik, har vi set bl.a. under oliekrisen, hvor benzinpriserne var skyhøje, men