

[Aage Brusgaard]

hvor den kollektive trafik brugerantal faktisk ikke steg, således at underskuddet på den kollektive trafik steg, samtidig med at vi hævede priserne på benzin.

Den eneste måde at komme problemerne med de gamle forurenende biler til livs er – og det må være et af argumenterne for at hæve benzinprisen, at folk kører mindre – at registreringsafgiften nedsættes på biler her i landet til et niveau, der ligner niveauet i vore nabolande og de øvrige EF-lande. Det ville være en økonomisk fordel for bilisterne, hvis de kunne skifte den gamle bil ud med en ny benzinbesparende. Afgifterne i Tyskland er meget lave, mens de danske biler er belagt med mange afgifter i forvejen, altså både registreringsafgifter, vægtafgifter og benzinafgifter, så vore afgifter ligger langt over deres.

Endelig vil jeg lige nævne, at den nedsættelse af benzinafgiften på ca. 1 kr., der blev vedtaget her for ca. 1½ år siden, jo blev opvejet af, at vægtafgiften blev forhøjet med 55 pct., således at bilisterne det år ikke kom til at køre billigere ved, at benzinprisen faldt lidt, for det blev opvejet af højere vægtafgift.

Så vil jeg afslutningsvis sige, at SF af miljøhensyn burde være talsmand for, at registreringsafgifterne på nye biler nedsættes, i stedet for at benzinpriserne hæves. Det ville give miljømæssige besparelser og forbedringer.

Svend Aage Jensen (CD):

Selv om denne forespørgsel minder en hel del om politisk drilleri, vil jeg alligevel på CD's vegne sige tak til SF – der jo har rejst den – fordi det giver en kærkommen anledning til at få slået nogle ting fast.

For det første om miljøhensynet: Det er alle vel enige om er noget vigtigt, både nationalt og globalt, for Danmark har jo bl.a. tiltrådt klimakonventionen i Rio.

Princippet om, at det er forurenere, der skal betale, kan vi heller ikke skændes specielt meget om; men vi kan diskutere, hvilke instrumenter der skal bruges, og hvordan byrderne skal fordeles. I et eller andet omfang deltager vi jo alle i den forurening, der finder sted, men bilisten er til stadighed et godt offer.

Med al respekt for miljøministerens kærlighed til motion på cykel gennem byen er cyklen altså ikke et alternativ til motordrevne persontransportmidler. Hvis det var tilfældet, havde

vi nok kun haft en brøkdel af de personbiler, vi har i dag, for hvem ville da være så tosset at betale tre bilers pris for at købe én? Bilisterne afleverer så uhyrlige afgiftssummer i statskassen – herunder også i benzinafgift – at de rigeligt betaler for deres tilstedeværelse.

Sammenlignes antallet af personbiler pr. 1.000 indbyggere i Danmark med de øvrige europæiske lande, fandt man i 1991 kun 3 lande, der lå lavere, nemlig Grækenland, Irland og Portugal, og jeg har ikke fantasi til at forestille mig, at vi kommer endnu længere ned, fordi man skaber ordentlige og mere sikre forhold for cyklisterne – men det skal man da gøre, ikke mindst for børnenes skyld.

Så er der den kollektive trafik som alternativ til kørsel i egen bil. Selvfølgelig hører det med til en ordentlig infrastruktur at have busser og tog, der kører tit nok og præcist nok og har en rimelig komfort – ellers er der slet ingen, der vil bruge dem – men i de tyndt befolkede egne af landet vil det være urimelig dyrt at udbygge den kollektive trafik, så den kan dække folks daglige behov. Her er CD helt enige i det, der siges i trafikhandlingsplanen:

»I landdistrikterne er bilen næsten uundværlig på grund af de lange afstande til arbejde, butikker, venner, familie osv.«

Hverken regeringen eller CD har hensigter i retning af at affolke landområder eller landsbyer ved at gøre den del af befolkningen til syndebug i misforstået omsorg for miljøet.

De store byområder har deres egne problemer, hvor der selvfølgelig skal planlægges sådan, at der kan ske en passende trafikafvikling, og hertil hører også et veludbygget og velfungerende system for kollektiv transport, men CD vil ikke være med til at lægge byerne øde ved at indføre alle mulige restriktioner for at holde bilerne ude af byerne med alle de ødelæggende konsekvenser, det vil have for forretningslivet og bylivet i øvrigt.

Der er heller ikke belæg for at antage, at høje priser på benzin er nok til at få folk til markant at foretrække busser og tog; selv de skrappeste afgifter flytter kun nogle få procent. Her vil jeg også tillade mig et lille citat fra regeringens trafikhandlingsplan:

»Bilen er fleksibel, komfortabel og hurtig. Den åbner mulighed for dør til dør-transport, og man bestemmer selv rute, rejsetidspunkt og rejseselskab.«