

[Svend Aage Jensen]

Men for at skabe et behageligt miljø at bo og færdes i – i CD synes vi heller ikke om at blive kvalt i støj og møg, når vi går på gaden – er der god mening i at skabe parkeringsmuligheder, herunder bygge parkeringshuse, uden for centrum, så man tager det sidste stykke til bens, på cykel eller pr. bus.

Lad mig også understrege, ligesom skatteministeren har gjort i sin besvarelse, at Danmark er et af de lande, hvor det er dyrest at anvende personbil. Det taler ikke for at bruge afgiftsinstrumentet yderligere nu, selv om Tyskland har hævet sine afgifter førend forventet.

I det hele taget ligger benzinafgiftspolitikken fast frem til 1998. Den tilpasning, der blev foretaget her i Danmark, var en fremrykning af de aftalte forhøjelser i 1994 og 1995, og provenuet bliver nu brugt på en måde, der er god for miljøet.

Der er givet en tilskyndelse til at skifte de ældste og mest forurenende biler ud med en ny eller nyere gennem den skrotningspræmie, der er indført, og som CD selvfølgelig har været varm tilhænger af. Guleroden er at foretrække frem for pisen. Det er et godt princip. Om bilparkens alder i Danmark vil jeg gerne sige, at det jo er et tveægget sværd at blive ved med at gøre bilerne så dyre både at anskaffe og at køre i, for derved får man netop disse osende skrotbunker til at køre rundt og skade miljøet, og det får man altså i sidegevinst.

Til dem, der så ivrigt taler for afgiftsharmonisering netop nu, vil jeg sige, at de jo undlader samtidig at foreslå f.eks. harmonisering af registreringsafgiften. Det er de ikke rigtig interesseret i, men her kunne man da godt få CD i tale.

Men tilbage til guleroden, som vi også kender fra den differentierede afgift på henholdsvis blyholdig og blyfri benzin. Vi har den opfattelse i CD, at der meget gerne fremover må indbygges incitamentener i afgiftspolitikken til, at bilerne hurtigst muligt skiftes ud med mindre miljøbelastende og mere brændstoføkonomiske nye biltyper, efterhånden som den teknologiske udvikling bringer dem på markedet. De teknologiske fremskridt arbejdes der stærkt på i bilindustrien, ikke mindst i USA, hvor man har været førende i kravene til bilernes emissionsnormer, som jo er et andet instrument til begrænsning af miljøbelastningen, og hvor Danmark er underlagt de krav, der løbende fastsættes inden for EU.

I en verden, hvor man skal prøve at tilgode-se de modstridende hensyn, der ligger i både at ville have lov til at køre bil og samtidig at ville beskytte miljøet, er der god grund til at regne med hjælp fra forskning og teknologiudvikling, både hvad angår biler og brændstof. Det vil også tilgodese bekæmpelse af forureningen fra de kollektive trafikmidler og alle andre transportmidler, der bruger fossilt brændstof. Disse er skam heller ikke miljømæssigt omkostningsfrie. Man kan bare studere sammenlignende oversigter over energiforbrug og emission af de forskellige udstødningsgasser; de viser noget ganske andet, specielt om færgerne. Og hvad med flytrafikken? Den er der aldrig nogen der taler om.

Til slut skal jeg huske at nævne grænsehåndelen. For øjeblikket er der benzinprismæssigt dansk fordel i forhold til Tyskland, og det giver ikke CD anledning til de store skruller; det vil udjævne sig igen. Og Tyskland har måske akut behov for at bruge afgiftsskruen af andre grunde end miljøhensyn; det kan vist ingen se bort fra eller mangle forståelse for.

Endelig skal jeg takke begge ministre for deres indlæg og citere fra »Trafik 2005« om fleksibilitet på arbejdsmarkedet:

»Mange mennesker er afhængige af bil for at kunne udføre deres erhverv, og bilen er ofte helt nødvendig for at kunne udføre aften- og natarbejde. I den nuværende situation kan det være nødvendigt at køre langt for at få arbejde, også fordi det kan være svært for begge voksne i en husstand at få arbejde i nærheden af hjemmet.«

For en ordens skyld vil jeg tilføje, at CD naturligvis ikke kan stemme for SF's dagsordensforslag.

(Kort bemærkning).

Jes Lunde (SF):

Når vi kom til CD i ordførerrækken, havde jeg regnet med at få en rigtig forsvarstale for bilen, og det fik vi da også. Vi fik den vel så overdrevent, at det ikke rigtig holder.

Vi fik at vide, at cyklen aldrig kunne være et alternativ til bilen. Det kan den da i masser af tilfælde. Miljøministeren har fortalt os her i dag, at 80 pct. af energiforbruget til biltrafikken ligger i byerne, hvor der jo er masser af muligheder for på de kortere afstande at cykle eller bruge kollektiv trafik i stedet for at køre i bil.