

[Jes Lunde]

Hr. Svend Aage Jensen var inde på, at han mente, at en benzinprisforhøjelse kun ville flytte nogle få procent til den kollektive trafik, så det kunne ikke rigtig nytte noget. Dér må jeg pege på, at Arbejderbevægelsens Erhvervsråd i december 1993 har offentliggjort en analyse, som viser, at den kollektive trafik har tabt 30 pct. i forhold til privatbilismen, netop fordi benzinpriserne er faldet og faldet og faldet. Benzinpriserne er reelt faldet med 45 pct. i løbet af det tiår, de har været opgjort, og det er årsagen.

Undersøgelsen viser samtidig, at det sagtens kan være anderledes. Hvis man sørger for, at prisforholdene er ordentlige, sådan at den kollektive trafik er konkurrencedygtig, er det noget, der med det samme afspejler sig i øget trafikmængde til den kollektive trafik og mindre bilisme. Jeg ved ikke, om hr. Svend Aage Jensen er bekendt med analysen; ellers vil jeg gerne forære ham en kopi, så CD næste gang kan være klar over, at det altså kan lade sig gøre.

Det er muligt, at CD er imod det – det tror jeg gerne, for det afstemningsmønster, der tegner sig i denne sag, kunne tyde på, at CD er imod, og at de oven i købet får lov til at blokere regeringspartierne, så de ikke må gøre, hvad de gerne ville – men CD bør have nogle flere facts på bordet i denne her omgang, så de ikke kun snakker om deres følelser for bilen, men også ved, hvad der faktisk kan lade sig gøre, hvis man vil gøre noget for miljøet i denne sag.

(Kort bemærkning).

Svend Aage Jensen (CD):

Dér, hvor vi kan være enige, er, når det drejer sig om trafikken i storbyområder, specielt i Københavnsområdet; her er jeg da overbevist om, at cyklerne godt i en vis udstrækning kan erstatte bilerne. Men med det vejrlig, vi har i Danmark, er det altså ikke altid nogen større fornøjelse for, skal vi sige, alle mennesker at komme ud at cykle. Og det kan absolut heller ikke altid være gavnligt for helbredet; det kan det være i nogle sammenhænge, hvis vejret er ordentligt, men der er altså også nogle mennesker, som går hen og får infektioner osv., hvis de kommer ud i regnvejrr eller lignende på cykel.

Men hensyn til den kollektive trafik er vi da også enige om, når det drejer sig om Københavnsområdet, at vi selvfølgelig skal have en

kollektiv trafik, og den skal da være så attraktiv, at folk bruger den – og det mener jeg den er i København – men den kan ikke totalt erstatte personbilen.

Men det er min helt klare opfattelse, at langt, langt de fleste af de kilometer, der bliver kørt uden for storbyområderne, kun kan køres i bil, for dér kan man ikke hensigtsmæssigt anvende kollektiv trafik, og dér er cyklen totalt illusorisk.

Tredje næstformand (Lilli Gyldenkilde):

Vi går tilbage til ordførerrækken.

Vibeke Grønæk (RV):

»Hvad er den miljømæssige begrundelse for at gøre Danmark til et benzinlavprisland?« spørger SF. Miljøministeren og skatteministeren har givet deres svar.

Det Radikale Venstre kan sige, at Danmark ikke skal være et lavprisland på benzinområdet; men det er også klart, at der ligger skattepolitiske hindringer på nuværende tidspunkt, som vi ikke kan se bort fra og ej heller vil løbe fra. Sådan er vilkårene i politik.

Men sådan som det er i dag, behøver det jo ikke nødvendigvis at være i fremtiden. Det Radikale Venstre ønsker miljøafgifter, der kan være med til at påvirke borgernes adfærd i mere miljørigtig retning; ingen tvivl om det. Men vi må minde om skattereformen, som jo aflastede indkomstskatten og indførte nye miljøafgifter og forhøjede nogle af dem, der var der i forvejen. Ved skattereformen lagde vi os fast på en vis benzinafgiftsstigning i de kommende år, og vi sagde til befolkningen, at nu var niveauerne lagt fast, så man havde noget at indrette sig efter. Derfor ligger der altså nogle bindinger.

Tyskerne har for nylig forhøjet deres benzinpriser, og det er klart, at vi må se, hvad det afstedkommer. Måske bliver vi nødt til at følge efter. Det Radikale Venstre vil ikke ryste på hånden, når der er tale om at øge benzinafgifterne.

Men der er altså stadig væk disse bindinger. Regeringen har lovet, at de grønne afgifter ikke vil øge det samlede skattetryk. Det står Det Radikale Venstre selvfølgelig ved, det er en aftale, og derfor kræver en forøgelse af benzinpriserne på nuværende tidspunkt, at man finder nogle andre skatter eller afgifter, som man