

[Vibeke Grønbeek]

kan nedsætte. Og det har vi ikke noget bud på endnu.

Men fremtiden må være, at vi ændrer vores adfærd, når der er tale om bilisme; der er ingen vej uden om. Vi har nogle mål, vi skal nå – og her tænker jeg selvfølgelig på »Trafik 2005« – for det er helt tydeligt, at vi må begrænse vores energiforbrug og hermed også vores CO₂-udslip.

Der er selvfølgelig mange måder, hvorpå man kan ændre trafikadfærd og de miljømæssige konsekvenser, som den stigende bilisme forårsager. Dette har miljøministeren også redegjort for i sin tale. Benzinafgiften er jo kun en af disse løsningsmuligheder, men den er et vigtigt redskab, og i sidste ende er den nok det mest effektive.

Vi er helt enige i, at den skæve udvikling i forholdet mellem priserne på benzin og kollektiv trafik siden 1980 kræver politisk modsvar, således at transportpriserne i højere grad kommer til at afspejle de samfundsøkonomiske omkostninger ved de enkelte transportformer og herunder også deres miljøbelastning.

Vi er opmærksomme på det problem, som specielt tegner sig i landdistrikterne, når vi taler om transport. Der er der borgere, der i dag er helt afhængige af deres bil, fordi den kollektive trafik ikke kan dække behovet, men løsningen er ikke kun en nedsættelse af benzinpriserne, fradrag eller lignende.

Hvorfor bruger man egentlig ikke nogle flere ressourcer på at undersøge trafikstrukturen på det kollektive område? Jeg ved udmærket godt – også som kommunalbestyrelsesmedlem i en landkommune – at det er svært at planlægge en funktionel kollektiv trafik, men der er mange forsøgsprojekter i gang, og disse må og skal styrkes. Det er forrykt, at store, tunge busser kører rundt på små biveje i yderområderne. Det belaster miljøet, og det fordyrer den kollektive trafik. Jeg tror, at fremtiden er teletaxaer og lignende. Dette vil medføre et bedre miljø og en billig transport, og det vigtigste: at befolkningen i landdistrikterne kan blive i området.

Vi er enige med SF i, at Danmark har forholdsvis lav benzinpriser set i forhold til vores nabolande, og at det må ændres, men det kan altså på grund af skattepolitiske bindinger ikke lade sig gøre her og nu. Derfor kan vi ikke i dag støtte dagsordensforslaget fra SF; men

intentionerne i dagsordenen vedrørende det globale miljøsyn er vi helt enige i. Det Radikale Venstre vil ikke gøre Danmark til et benzinlavprisland.

(Kort bemærkning).

Kim Behnke (FP):

Det var et par af bemærkningerne fra fru Vibeke Grønbeek, der kaldte mig herop.

For det første var der spørgsmålet om, hvorvidt det er muligt at forhøje benzinafgifterne og så sænke nogle andre skatter. Der kunne jeg forstå på den radikale ordfører, at man ingen ideer havde til, hvad det så skulle være.

Her ville det jo være nemt at gå ind og reducere f.eks. registreringsafgiften, som er verdens højeste: 180 pct. plus 25 pct. moms betaler vi jo i Danmark. Eller vi kunne gå ind og sænke vægtafgiften. Vægtafgiften er jo noget af det mest asociale, vi overhovedet har. Det pensionistægtepar, der har en gammel Volvo Amazon og kun kører på tur én gang om ugen eller én gang om måneden, betaler vægtafgift, uden at der er noget sagligt argument for det. Så der er nok af muligheder, hvor man inden for bilområdet kunne sænke nogle af de urimelige afgifter, der er, hvis man endelig vil diskutere at forhøje benzinpriserne ud fra miljøbetragtninger.

Der er jo ingen miljøbetragtninger bag vægtafgiften. Vægtafgiften tjener udelukkende til at skrabe nogle penge i statskassen. Man kan heller ikke sige, at den er der, fordi folk slider på vejene – mens der jo er fuldstændig parallelitet mellem forbrug af benzin og antal kørte kilometer. Så der var en mulighed, hvis det var det, man var interesseret i.

Så til spørgsmålet om, hvorvidt det er hensigtsmæssigt at have store rutebiler til at køre rundt i landdistrikterne med en chauffør, der sidder og synger »Hele ugen alene«. Det er jo heller ikke hensigtsmæssigt, og det er fuldstændig rigtigt, at det i langt de fleste tilfælde var billigere at bede en taxa om at bringe de to eller tre passagerer, som der er brug for at få fragtet, derhen. Det synes jeg bestemt var en bemærkning, der var perspektiv i, men hidtil har der jo været den holdning, at det skal være 45-personers-busser, der skal ligge og tromle rundt, og det skal være SiD-organiserede chauffører, der sidder der osv., osv. Hele den dér betontænkning møder man jo, når vi forsø-