

**[Trafikministeren]**

skaber. Det er jo sådan, at i hvert fald SAS ikke får subsidier. Vi ved, at en række andre luftfartsselskaber i Europa pr. tradition får statslige subsidier, og det er helt givet, at den danske regering vil fortsætte den politik, som har været den danske regerings politik igennem en årække, nemlig at vi skal have begrænset subsidierne, at vi skal have dem udfaset, at vi skal blive fri for dem.

Hr. Tommy Dinesen har et synspunkt, der er det modsatte af hr. Svend Heiselbergs og især hr. Ikasts, nemlig at benzinpriserne burde stige meget mere. Jeg vil gerne henholde mig til de bemærkninger, som kom fra regeringspartiernes ordfører, om, at regeringen har vedtaget, at benzinpriserne skal stige med 20 pct. som følge af de afgiftspålægninger, som er vedtaget i skattereformen, frem til 1998.

Jeg synes også, det er værd at gøre opmærksom på, at det jo sker i en fornuftig overordnet sammenhæng, hvor man siger: Vi har den grundlæggende filosofi, at det er vigtigt at prøve at begrænse ressourceforbruget. Samtidig vil vi prøve at fremme beskæftigelsen. Derfor er det fornuftigt at omlægge vores afgiftssystem, sådan at vi beskatter ressourceforbrug og til gengæld prøver at lette skatten på arbejde.

Det er en godt udtænkt strategi, som jeg har svært ved at forstå at hr. Ikast ikke giver den fornødne anerkendelse; jeg synes, det er en fremtidsrettet strategi. For man kan jo ikke sige, som hr. Ikast gjorde det: Vi vil leve op til CO<sub>2</sub>-målsætningen, men vi vil bare ikke bruge nogen midler til at leve op til den.

Regeringen forsøger at bruge de nødvendige midler, og jeg kan sige, at de prognoser eller de værktøjer, vi har for at beregne effekten af en benzinprisstigning på 20 pct., tilsiger, at på persontransportområdet vil brændstofforbruget falde med mindst 8 pct. Så der er ingen tvivl om afgiftsmidlet som styringsmiddel. Det er naturligvis effektivt.

Hr. Tommy Dinesen efterlyser også en DSB-rammeaftale. Jeg kan bekræfte, at jeg er i en fornuftig dialog med V og K, og jeg går ud fra, at det fører frem til, at vi får den rammeaftale, som er så godt som forhandlet på plads i forbindelse med de forhandlinger, som den tidligere trafikminister har gennemført.

Jeg har bekræftet over for hr. Tommy Dinesen i et andet svar, at jeg er indstillet på at fortsætte dialogen med HT om den trafikvision, de har lagt frem.

Hr. Ole Donner spørger til trafikudviklingen, og hr. Ole Donner kan ikke forstå, at der er et miljøproblem. Jeg er glad for, at hr. Ole Donner i det spørgsmål implicit har anerkendt, at regeringen gennemfører en fornuftig politik på transportområdet, på trafikområdet, sådan at vi virkelig får gjort noget ved de forureningsproblemer, vi har. Men samtidig må vi erkende, at der er en forskel mellem den opfattelse af problemstillingen, regeringen har, og den, hr. Ole Donner har. Vi mener faktisk, at ressourceforbruget og CO<sub>2</sub>-problemstillingen er fair og rigtig. Vi mener, at der her er tale om et reelt problem, en reel opgave, som vi i de industrialiserede lande skal gøre noget ved, og dér adskiller holdningerne og opfattelsen grundlæggende sig nok så markant de to partier imellem.

For så vidt angår Frederikssundmotorvejen, skal jeg henviser til strategiplanen, hvor der står, at vi håber at kunne gennemføre en aftale, som har været forhandlet med Københavns Amt, hvor staten er indstillet på i forskellige vejprojekter at investere halvdelen, nemlig 345 mio. kr.

Fru Sonja Albrink understregede, at der var tale om en realistisk plan. Der er faktisk tale om en realistisk plan, og vi vil også se pragmatisk på mulighederne for at finansiere kommende udbygninger af den kollektive trafik. Det var faktisk også det, den tidligere regering formåede ved et par beslutninger, som vi er fælles om, mange af partierne her i Folketinget. Den ene er Ørestaden, og den anden er den faste forbindelse mellem Danmark og Sverige.

Hr. Bilgrav-Nielsen havde et glimrende indlæg, synes jeg, hvor han prøvede at trække tingene op i et lidt større perspektiv, et indlæg, hvor man fik fornemmelsen af, at diskussionen somme tider godt kan være lidt for lokalt præget, når vi taler trafik. Han understregede, at trafikplanlægning jo er international. Det er meget afgørende, at vi, f.eks. hvad angår den kollektive trafik på fjerndistancetrafikken, får forberedt og gennemført nogle fornuftige beslutninger og gennemført nogle fornuftige anlæg i hele Den Europæiske Union, således at vi kan gennemføre en bedre fjerntrafikbetjening. Før man stiller krav til den individuelle transport og godstransporten på gummihjul, skal man selvfølgelig sørge for, at de nødven-