

Der er tale om, at trafikken fik lov til at svine temmelig meget, og når man læser den pind, ser det ud, som om det er meningen, at nu vil vi alligevel godt give lidt elastik til trafikken, så den kan få lov til at brede sig lidt mere, hvis det lykkes for energien at få reduceret en anelse ekstra.

(Kort bemærkning).

Bent Hindrup Andersen (EL):

Det er fru Margrete Aukens kommentar – som jeg synes er udmærket – om energipolitikken, som bringer mig herop. Den skal i allerhøjeste grad bidrage sammen med transporten, både ved en anden planlægning og ved en omlægning af transporten fra bilisme til kollektiv trafik. Helt enig.

Jeg er også enig i, at der skal afgifter ind i billedet som et af redskaberne, og her nævnte fru Margrete Auken en afgift på 1,25 kr. hvert år gennem 5 år, som det er foreslået tidligere. Jeg vil gerne spørge fru Margrete Auken: Er det ikke sådan, at man kan konstatere, at der er et flertal bestående af regeringen, SF og Enhedslisten, som gerne vil indføre en benzinafgift?

Men jeg kan også notere mig, at SF åbenbart har sagt nej til en benzinafgift, såfremt den ikke bliver på det beløb, fru Margrete Auken har skitseret. Jeg er i og for sig enig i, at det er en meget beskeden samlet afgift på 20 øre, der er på tale, og hvis ikke den bliver målrettet tilbageført til fornuftige formål i den kollektive trafik eller andre ting, er det ikke noget, der har nogen adfærdsregulerende effekt. Men i den udstrækning man lavede en målrettet tilbageføring af benzinafgifterne, og hvis man f.eks. tog det teoretiske eksempel, at det var 3 gange 25 øre over 3 år, ville det ende med at give 1 mia. kr. i afgift om året, og det er jo trods alt også noget at gøre godt med til udvikling af den kollektive trafik, hvis man altså havde det udgangspunkt, at afgiften skulle tilbageføres målrettet til det formål.

Jeg vil gerne spørge: Er det ikke muligt at etablere grundlag for, at der i denne omgang i forbindelse med indgreb over for CO₂-udslippet kan skabes et flertal, der trods alt kan gå et lille skridt i den rigtige retning, når det drejer sig om afgifter på benzin? Og kan SF ikke være med i et sådant flertal sammen med regeringen og Enhedslisten?

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Når jeg hører om de 11 øre, kommer jeg altid til at tænke på Egon Mathiesens »Mis med de blå øjne«: Da den nåede frem til bladlusen, var det næsten værre end ingenting. Og de 11 øre er ikke bare næsten, de er værre end ingenting, for de har ingen adfærdsregulerende effekt. Ingen!

Det kan godt være, vi kan skaffe noget provenu – det vil jeg ikke bestride – til at fylde i noget andet. Men så længe benzinen er næsten gratis, har det ikke nogen adfærdsregulerende effekt, medmindre man laver bump og bomme og forbud. Vi vil hellere bruge en afgiftsstrategi, end vi vil bruge alt for meget af påbuds-forbudsstrategien. Det er derfor, vi har henholdt os til konsensuskonferencens forslag, og der er altså en verden til forskel med hensyn til at nå op på 12 kr. literen, alt andet lige; de andre reguleringer skal jo medregnes oveni. Konsensuskonferencen snakkede om adfærdsregulering, ikke om at skrabe penge sammen til statskassen.

Jeg er helt enig med hr. Bent Hindrup Andersen i, at skal vi skrabe penge sammen til statskassen, er 11 øre glimrende, fordi de overhovedet ikke får folk til at køre mindre, og så kommer alle pengene ind. Det er fuldstændig det samme som med de norske vejafgifter, de gør nøjagtig det samme. De er sat så lavt, så de ikke regulerer trafikken, men kun skaffer penge i kassen. Det er pointen i den slags.

Derfor er det forslag skandaløst, og jeg synes, det er skandaløst, at Enhedslisten også på dette punkt viser, at de ikke for alvor vil gøre noget, der virker, men bare hele tiden vil fedte for alle bilisterne. Det er fakta i denne sag.

Hvis man tager listen over, hvordan Danmark ligger – og det bør ministeren også høre efter, for ved trafikministeren, hvordan Danmark ligger med hensyn til benzinpriser i EU, og hvem der er foran os? Jeg skal nævne dem i rækkefølge, alt efter hvor høj prisen er: Det er Norge, Holland, Finland, Frankrig, Tyskland, Sverige, Belgien, Portugal og Østrig. Efter Snøbel-Danmark er der kun Luxembourg og derefter Irland, Italien, Grækenland og Spanien. Til lykke med det!

(Kort bemærkning).

Bent Hindrup Andersen (EL):

Nu vil virkeligheden jo nok vise, hvad der er effektivt eller ej, og hvis vi ser på den CO₂-aftale, der ligger nu, har det vist sig, at man med den halve afgift kan nå den samme effekt, hvis