

Det samme med de små butikker: De små butikker er altså også nedlagt i byerne. Det er ikke kun ude på landet, de er nedlagt. Der er sket nogle ændringer, og jeg tror, at man i stedet for at vælge afgiftsvejen, hvor der øjensynlig er meget delte meninger med hensyn til, om afgifterne overhovedet virker, skulle tage fat på det egentlige miljøproblem, som følger med privatbilismen. Og i vores dagsordensforslag er det heldigvis med, at der skal arbejdes for gennemførelse af nogle normer, så vi får nogle biler, der forurener mindre. Vi kan jo ikke tapetsere landet med kollektiv transport. Det ville nedslide vore veje alt for meget.

Og glem så ikke, at netop privatbilismen har været et afgørende element i den frihed og de ekstra muligheder, som en stor del af befolkningen har fået gennem de sidste 30 år, hvor langt flere mennesker har fået mulighed for at bevæge sig rundt i landet. Det er en værdi, vi ikke skal give slip på.

#### Margrete Auken (SF):

Jeg troede, hr. Niels Jørgen Langkilde ville have bebrejdet mig, at jeg ikke talte om den lille mands flypriser. Men det lader vi så ligge, og så tager vi altså det med den lille mands flypriser forholdsvis roligt.

Men jeg vil sige om skoler og gymnasier, at de i et vist omfang ligger således, at de kan nås på cykel eller med den kollektive trafik. Ellers kan man slet ikke have dem liggende dér, hvor de ligger. De har heller aldrig kunnet centraliseres på helt samme måde. Men de større steder, f.eks. seminarierne, er blevet centraliseret. Det tror jeg hr. Niels Jørgen Langkilde vil give mig ret i.

Og er det så meningen, at vi skal have store transportfradrag og lave benzinpriser, for at folk kan komme i Det Kongelige Teater? Det tror jeg heller ikke hr. Niels Jørgen Langkilde mener.

Jeg tror, vi skal se i øjnene, at det er rart, at man kan komme rundt i landet, og jeg har ikke spor imod, at folk har bil. Men jeg synes, de skal tænke sig om, inden de bruger den, og det vil sige, at det først og fremmest er nødvendigt at se på pendlertrafikken og den daglige trafik, og dér er der altså desværre sket det, at industrien og først og fremmest produktionen er blevet centraliseret. Jeg nævnte MD Foods, hvis store ferskvarerterminaler er et ganske grumt eksempel. Og en masse små virksomheder, også andelsvirksomheder osv., er blevet nedlagt, fordi der er kommet en enorm centraliserings-

gevinst og man ikke har skullet betale transportomkostningerne, fordi de var gratis.

Det har været virkningen, det kan vi ikke lave om på en studs, og derfor synes jeg, vi skal have en udredning, så vi kan se, hvordan vi kan afbøde denne virkning, hvis vi nu forsøger at gå i gang med en adfærdsregulering ved hjælp af benzinpriserne og ikke bare gør noget, der skal skaffe penge til statskassen.

Det er dér, jeg kan høre, at jeg er lodret uenig med Enhedslisten, for jeg går jo så meget ind for markedsøkonomi, at jeg mener, det er en god måde at styre det på i stedet for ved hjælp af forbuds-/påbudsstrategien. Jeg troede egentlig også, det var Venstres og i hvert fald De Konservatives og egentlig også regeringens tanke, at det er smart at gøre det med økonomiske styringsmidler, og det er derfor, det er de metoder, vi skal satse på.

Jeg har i øvrigt stadig væk ikke fået svar på det med transportfradraget.

#### Skatteministeren (Carsten Koch):

Fru Margrete Auken har stillet et spørgsmål om, hvor stort antallet af nye firmabiler er i forhold til antallet af nye personbiler, der er solgt til private husstande, og dér kan jeg oplyse, at fra december 1993 til december 1994 steg antallet af nyindregistrerede personbiler fra i alt 6.300 til 9.443, og at denne stigning på ca. 50 pct. fordeler sig på en stigning i antallet af personbiler solgt til private husstande på over 60 pct. og en stigning i antallet af personbiler solgt til erhvervsformål, altså firmabiler, på 42,8 pct.

Når man ser på, hvordan udviklingen har været i de senere år, vil man se, at især antallet af nyindregistrerede køretøjer i de private husholdninger er steget meget kraftigt i 1994 og langt stærkere end i erhvervene. Faktisk er erhvervenes andel relativt stabil i 1992 og 1993, mens antallet af nyregistrerede biler i erhvervene er faldet kraftigt i forhold til antallet af nyindregistrerede biler til de private husstande. Så faktisk kan man sige, at den store tilgang af nyindregistrerede biler går til de private husstande og ikke til erhvervene.

Det kan måske være en konsekvens af, at der ikke mindst med skattereformen har fundet en vis stramning sted af beskatningen af firmabiler, og det kan have gjort erhvervelse af dem mindre gunstig, så langt den største vækst i antallet af nyindregistrerede personbiler ligger i de private husstandes øgede køb af biler.