

foreløbig indtil den 1. april i år netop for at få analyseret situationen. Og det er klart, at der spares en hel del biltransport, hvis vi undgår at få flere store centre uden for byerne. Deri har vi også medhold fra adskillige organisationer: Ældre Sagen, FDB, Danmarks Naturfredningsforening, Forbrugerrådet, De danske Landboforeninger, Dansk Familielandbrug osv. De kan jo godt se, hvad vej det går, hvis vi ikke prøver at få styring på det område. Og det er jo netop et godt eksempel på, at man også i den fysiske planlægning kan gøre noget for at skabe nogle CO₂-venlige trafikformer. Så det vil vi stærkt overveje at fortsætte med.

(Kort bemærkning).

Niels J. Langkilde (KF):

Jeg kunne godt høre og vidste godt i forvejen, at der er mange, der ikke kan lide storcentre. Det er ligesom forbudt at kunne det. Men jeg hørte ikke i den socialdemokratiske ordførers indlæg nogen dokumentation for, at det er CO₂-positivt at være imod storcentrene.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Det er åbenbart ikke kun til ministre, man skal stille spørgsmålene flere gange i håb om at få svar. Så nu prøver jeg igen.

Jeg vil spørge Socialdemokratiets ordfører: Hvad agter man at gøre for at fremme brugen af energieffektive biler? Jeg er enig i det med storcentrene, og det skal jeg ikke have svar på, men det er jo ikke noget, der hjælper i denne henseende, det hjælper kun til mindre transport. Men hvad vil man gøre derudover? Der er benzinpriserne, men det er også et spørgsmål om påbud med hensyn til bilernes benzinøkonomi. Arbejder man for det i EU, og hvordan gør man det? Hvilke krav vil man stille til firmabiler, taxaer osv., som jo er fremtidens brugtbiler? Det er vigtigt, at vi også får at vide, om man rent faktisk vil stille nogle krav dér.

(Kort bemærkning).

Martin Glerup (S):

Jeg siger undskyld til fru Margrete Auken, fordi jeg døjede med at høre på grund af en fru Auken ikke fjernt beslægtet person, der stod ved siden af mig.

Men jeg vil godt svare på spørgsmålet, og jeg mener også, at jeg i sin tid sagde det: Vi er ved at undersøge, hvorvidt en graduering af afgiften på biler på grundlag af deres energieffektivitet kan være med til at fremme miljømålet.

Og vi har selvfølgelig også den generelle afgiftsproblematik inde i billedet, men vi kender de klassiske problemer omkring afgiftsforhøjelser. Vi kommer ikke uden om dem på længere sigt, men vi ved også, at hvis der er et væsentligt spænd mellem den danske og eksempelvis den tyske afgift, så får vi jo et væsentligt grænsehandelsproblem, og derfor er vi nødt til at se på det hele i en sammenhæng og bruge et bredspektret instrument til at få klaret dette spørgsmål med.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Det med de differentierede afgifter hørte jeg også. Jeg håbede at overheøre det, men nu er det altså kommet igen. Så håber jeg, det går ud på, at man vil gøre de energitunge biler dyrere, og ikke, at man begynder at lette priserne på de andre. Det er vigtigt, at det er sådan, det bliver brugt, for så er det fair nok. Jeg tror ikke, det hjælper så meget bare at lade benzinen koste lidt mere, for så får man lyst til at købe en bil, der har lidt bedre benzinøkonomi, og det er jo tydeligt gået den anden vej.

Den allerførste bil, jeg kørte i – det var tilbage i begyndelsen af 1960'erne – gik 20 km på literen, men så har jeg altså i mange, mange år haft en til bykørsel, der går 12 km på literen, og hvis jeg skal have en ny bil nu, kan jeg næsten ikke få en, som kommer op over 14 km, og det er jo grotesk i forhold til, hvordan det var tidligere, men det er selvfølgelig, fordi benzinen er blevet så smadrende billig, at det ikke kan betale sig.

Derfor vil jeg spørge, om man ikke i det mindste vil love, at de danske benzinpriser følges med de tyske, sådan at de i hvert fald ikke bliver lavere end de tyske. Det er dog det mindste krav, man kan stille. Mig bekendt er benzinen i Danmark stadig væk billigere, end den er i Tyskland. Så det er dog minimum. Det forslår ingen steder i forhold til det, vi taler om, men det er lidt trættende at høre, at man på grund af grænsehandelen ikke vil sætte priserne op.

Nu er grænsehandelsargumentet i denne forbindelse altid ringe, for benzinbesparelsen betyder ikke noget i sig selv, da man jo kører den op igen. Det må være alle mulige andre afgifter, der fremmer grænsehandelen. Men det må i hvert fald aldrig være sådan, at Danmark tilskynder til, at det går den modsatte vej, og dér har jeg ikke rigtig set regeringens komme med nogle gode, konkrete forslag om at rette op på den åbenlyse skævhed.