

(Kort bemærkning).

**Kristian Thulesen Dahl (DF):**

I et af de svar, som hr. Holger K. Nielsen gav omkring afgifter på privatbilisme, sagde hr. Holger K. Nielsen, at når han kørte ind til København om morgenen, var det påfaldende, at der i hver bil kun sad én bag rattet. Jeg synes, det var meget opløftende at få at vide. Det ville nemlig være et problem, hvis der sad to bag rattet i hver bil.

Men hr. Holger K. Nielsen sagde det i forbindelse med nærmest en form for forståelse for, at der rent faktisk var problemer med for høje afgifter på privatbilisme ude på landet. I og med jeg tidligere har hørt, at SF har været på banen med benzinpriser på, jeg tror, det var op til 12 kr. pr. l, vil jeg gerne spørge hr. Holger K. Nielsen, om man punkt 1 er gået fra den idé. Eller om man punkt 2 er gået fra den idé, hvad angår privatbilisme på landet. Det må jo være konklusionen på hr. Holger K. Niensens svar på det spørgsmål, der blev stillet: at man altså nu har fået en eller anden forståelse i SF for, at det i forhold til landbefolkningen rent faktisk er et problem med meget høje afgifter på privatbilisme.

(Kort bemærkning).

**Peter Duetoft (CD):**

Så fik vi igen fra hr. Holger K. Nielsen den dér med, at man gav så meget til boligejerne, og det var så synd for de mennesker, der bor i den almennyttige boligsektor.

I august 1995 kom Bolig- og Byggestyrelsen faktisk med en rapport om subsidieringen af forskellige boligformer. Og på side 133 i den rapport sammenligner man ejerboliger, andelsboliger og almennyttige boliger over en 30-årig periode. Og i den 30-årige periode får ejerboligen 29 pct. i subsidiering, andelsboligen 41 pct. og den almennyttige bolig 70 pct. Og det under vi dem. Vi går ind for almennyttige boliger og alt det der, ingen problemer i det. Men lad være med at blive ved med at køre frem med myten om, at det er ejerboligen, der får noget.

Der er ingen parcelhusejere i dette land, som behøver at dukke hovedet, fordi de får noget fra det offentlige, for hvis man sammenligner boligformerne, er det dem, der får mindst. Så lad være med i diskussionen om lejeværdi osv. at komme frem med de påstande, der ikke har noget med virkeligheden at gøre. Slå i stedet for op i den rapport og læs de rigtige tal.

(Kort bemærkning).

**Elisabeth Arnold (RV):**

Jeg savnede et internationalt perspektiv i hr. Holger K. Niensens tale, og jeg beklager, hvis jeg har overhørt de to sætninger, hvor hr. Holger K. Nielsen berørte de globale forhold, det globale miljø og den globale økonomi.

Men jeg er så blevet mindet om, at vi selvfølgelig havde en langvarig debat her i Folketings-salen til kl. 01.00 i nat om EU-forhold. Det havde vi ganske rigtigt, og dér var hr. Steen Gade også til stede, og vi havde mange ordvekslinger. Jeg er glad for at høre, at hr. Holger K. Nielsen er fuldstændig enig i alt det, som hr. Steen Gade sagde i nat, og en af de ting, hr. Steen Gade sagde, var, at SF bevidst arbejder på at få en traktattekst, som SF kan anbefale et ja til. Det var det, hr. Steen Gade sagde i nat, og det er jeg glad for at høre at hr. Holger K. Nielsen er enig i. Det synes jeg var en meget nyttig oplysning, vi der fik.

(Kort bemærkning).

**Holger K. Nielsen (SF):**

Jeg skal indrømme, at hr. Kristian Thulesen Dahl fangede mig. Det må jeg indrømme. Det er rigtigt, at der kun sidder én bag rattet i bilerne – også på Hareskovvejen. Men der sidder altså også kun én i bilerne, og det er det, der er problemet.

Hr. Thulesen Dahl spørger så, om SF går ind for benzinpriser på 17 kr. pr. l. Nej, det er ikke vores politik. Det har vi aldrig nogen sinde foreslået. Det er en myte, der er kørt op i debatten med det formål at skade SF og skade venstre-fløjen.

Vi siger, at det er nødvendigt at se på privatbilismen i forhold til den kollektive trafik. Vi mener, at den kollektive trafik skal styrkes ganske betragteligt, og vi er i den sammenhæng også nødt til at se på de relative fordele, der er kommet de seneste år for dem, der kører i bil, i forhold til, hvad det koster at benytte den kollektiv trafik. Vi foretrækker, at man får takstnedsættelser i den kollektive trafik. Det er vi delvis kommet igennem med.

Vi forestiller os så også, at vi omkring benzinpriserne i hvert fald skal holde takt med tyskerne og for vores skyld gerne ligge lidt over det tyske niveau, men ikke ret meget. Vi ved jo godt, at hvis vi ligger meget over det tyske benzinniveau, så får vi folk, der kører fra Århus, fra Aalborg osv. ned til grænsen for at tanke op og købe lidt øl og vin. Og så er der indlysende nok