

dieseldrift f.eks. og bykørsel overhovedet, der vedrører privatbilsme. Og derfor kunne det da sagtens være 5 kr. mere, men det er ikke det, der er pointen. Det er, at hver eneste krone ikke går i statskassen, men bruges til en omlægning af dansk trafik.

#### **Thorkild B. Frandsgaard (FP):**

Jeg havde forestillet mig, at de to forespørgsler i dag skulle debatteres under ét, men jeg begynder da forstå, hvorfor de ikke skulle det.

Med hensyn til CO<sub>2</sub>-udslippet og målsætninger derfor havde vi den store diskussion om det i den forrige forespørgselsdebat, så jeg vil henholde mig til, hvad jeg sagde dér.

Ministeren nævnte her fra talerstolen en række initiativer, der var ved at blive taget på trafikområdet, og senere ville der komme en planlægning ud fra dette. Jeg tager trafikministerens redegørelse til efterretning, og Fremskridtspartiet vil tage stilling, når det foreligger.

Men ud fra debatten, der har udviklet sig her, ja, så kan jeg se, at det er noget helt andet, det drejer sig om, nemlig, om vi skal til at have højere benzinpriser, om vi skal til at have højere afgifter på bilerne osv. Ja, hvis det er det, debatten drejer sig om, så er det noget helt andet end det, der var i forespørgselspunktet i dag. Men dér kan jeg sige helt klart, at enhver form for forhøjelse af benzinafgiften eller vægtafgiften eller i det hele taget, hvad der kan pålægges bilisten, kan Fremskridtspartiet ikke stemme for.

Allerede nu betaler vi jo verdens højeste afgifter, indregistreringsafgifter på biler. Benzinenprisen er højere end i Tyskland, og derfor kan vi, som det er blevet nævnt af en række andre ordførere, ikke hente mere, og det skal vi heller ikke.

Det er så nemt at sige, at alle kan bruge den kollektive trafik, men det er nu engang sådan, at med hensyn til dem, der bor ude i yderområderne – vi kan sige i Jylland eller andre steder – er familien jo hundrede procent afhængig af deres bil. Det er, når børnene skal i børnehaven eller de skal på arbejde. Så derfor: Et angreb på dem kan vi ikke være med til.

Så hvis der kommer forslag om yderligere afgiftsforhøjelser – det gælder på alle de områder, jeg har nævnt – ja, så kan vi allerede sige nu, at det vil Fremskridtspartiet ikke stemme for. Men vi ser frem til, hvad ministeren kommer frem med, og så vil vi tage stilling til det.

Det omdelte forslag til vedtagelse vil Fremskridtspartiet heller ikke stemme for. Vi mener, vi må vente og se, hvad der kommer frem samlet.

#### **Ole M. Nielsen (KRF):**

Jeg fatter overhovedet ikke, at vi skal have så meget bøvl for at finde ud af, om vi mener det, vi mente i 1988 og 1990 og 1993. Det er jo egentlig helt fantastisk. Hvad har man egentlig tænkt sig? Hvad havde man tænkt sig i de borgerlige partier, da man lavede den målsætning om at nå CO<sub>2</sub>-niveauet i år 2005? Hvad havde man tænkt sig i Socialdemokratiet i 1993, da man lavede »Trafik 2005«? Hvad er det for nogle forudsætninger, der er ændret siden dengang?

Ja, en af dem er, at man nu vil få en bro, som nedbringer CO<sub>2</sub>-udslippet, påstår man, så det skulle da i hvert fald gøre det nemmere at nå målsætningen.

Jeg synes, det er reelt, hvis man vil sige, at man ikke tillægger CO<sub>2</sub>-problematikken en værdi, altså som et problem. Hvis man ikke mener, at en CO<sub>2</sub>-udledning er et problem, jamen så lad os da snakke om det. Det er da reelt. Men at fastholde, at det er et problem, og sige, at vi skal da have det ned, men vi vil bare have alle behagelighederne, og vi vil udsætte det hele til en anden gang, synes jeg er en utrolig slap politik.

Vi havde et udmærket liv med de trafikmønstre og det forbrug, vi havde i 1988, så vidt jeg husker. Det mener jeg vi fint kunne leve med stadig væk, og med de muligheder, der er for at transportere os mere miljø- og energirigtigt nu, kunne vi altså oven i købet have et større trafikforbrug i år 2005 end i 1988, men det kan vi altså ikke nøjes med.

Det er overhovedet ikke nødvendigt at hæve benzinpriserne i forhold til nu. Det kan vi heller ikke, hvis ikke tyskerne gør det. Det er vi alle sammen enige om. Vi skal kun bruge de andre virkemidler, vi kan bruge; vel at mærke uden at anfægte EU, altså det her med mere energirigtige biler, afgift på flybrændstof osv., for det bliver ikke før efter år 2005, men dér får vi også brug for det. For efter år 2005 skal vi igen reducere energiforbruget frem til år 2030.

Men vi skal kun bruge de virkemidler, som vi kan bruge, og som jeg nævnte i mit indlæg under forespørgsel nr. F 15, bl.a. og især at få den kollektive trafik til at fungere. Det kræver nogle investeringer, og det kræver en ændring