

le nu, for om meget få år, om kun 10-15 år, kan det være for sent.

(Kort bemærkning).

**Kim Andersen (V):**

Med det aktuelle prisniveau på benzin forstår jeg, at Enhedslistens politik går ud på, at vi skal have en benzinpris på mellem 12 og 17 kr. pr. liter. Men tror Enhedslistens ordfører ikke, at det vil hæmme mobiliteten i vores samfund og begrænse værditilvæksten i vores samfund, og tror Enhedslistens ordfører ikke, at en sådan afgiftsforhøjelse vil vende den tunge ende nedad og gøre det meget, meget vanskeligt for lavindkomstgrupperne at anskaffe sig en bil, så de dermed bliver hæmmet i deres erhvervsudøvelse?

(Kort bemærkning).

**Rune Lund (EL):**

Jeg kan sige, at sådan som benzinprisen er i dag, vil en stigning, som gør, at den kommer op på mellem 12 og 17 kr. pr. liter, være et klart udtryk for et skridt i den rigtige retning, så den del af spørgsmålet kan jeg svare bekræftende på.

Kl. 19.50

Den anden del af spørgsmålet var jeg inde på i min ordførertale. Generelt kan grønne afgifter vende den tunge ende nedad og have en social slagside, det kan vi ikke acceptere, og vi vil gerne kigge på, hvordan man kan ændre det forhold.

Hvis vi tager energiområdet, f.eks. el, har vi foreslået, at man skal sætte elafgifterne gevaldigt op, og med hensyn til vand mener vi også, at vandet skal være meget dyrere pr. kubikmeter, så vi undgår alt det frådseri, der finder sted. Men det skal ske på en sådan måde, at vi undgår, at forhøjelserne får social slagside, og det kan gøres ved at indføre et grønt bundfradrag. Det vil sige, at op til en vis mængde skal man ikke betale de høje afgifter, men når man kommer over bundfradraget og dermed overforbruger, skal afgifterne stige. Det vil være en meget adfærdsregulerende måde at gå til sagen på, og samtidig vil det helt klart ikke have social slagside. Tværtimod vil det vende den tunge ende opad og være en omfordelingsmekanisme fra rig til fattig i modsætning til, hvordan tingene fungerer i dag.

**Formanden:**

Tak til hr. Rune Lund. Så er det ordføreren for forslagsstillerne, fru Anne Grete Holmsgaard.

**Anne Grete Holmsgaard (SF):**

Jeg vil godt starte med at sige, at baggrunden for dette forslag jo er, som alle herinde ved, at CO<sub>2</sub>-udslippet fra transportsektoren stiger og stiger. For en hel del år siden, nemlig tilbage i 1980, tilsluttede et bredt flertal herinde sig, at nu skulle vi altså have styr på udslippet fra transportsektoren, og i 1990 besluttede man, at inden 2005 ville man stabilisere CO<sub>2</sub>-udslippet fra transportsektoren på 1988-niveau.

Men siden da er det kun gået i den forkerte retning. Fra 1990 til i fjor, altså på 16 år, har vi haft en vækst på næsten 26 pct. i CO<sub>2</sub>-udslippet fra transportsektoren. Det er ikke kun fra biler, det er også fra fly, men bilerne står for over tre fjerdedele af udslippet, og det går ganske enkelt ikke an, at det får lov til at fortsætte.

Selv om langt de fleste nu taler imod dette lille beskedne forslag, mener jeg, det er meget vigtigt, at vi får slået fast, at vi bliver nødt til at gøre noget ved det. Indtil videre har vi klaret at stabilisere CO<sub>2</sub>-udslippet og endda få det til at falde en lille smule ved at regulere el og varme, og her er der mere at hente. Men det store flertal har holdt hænderne for ørerne og har lukket øjnene for det, der sker i transportsektoren, og man kan nu engang ikke både blæse og have mel i munden, vil jeg godt sige. Hvis man virkelig tager den globale opvarmning alvorligt, som jeg kan forstå at også regeringen gør nu, må man altså gøre noget ved transportsektoren.

I sig selv løser forslaget her ikke problemet, det er vi udmærket klar over. Det er faktisk et lille beskedent forslag, men det er et forslag, som det er nødvendigt at gennemføre. Det kan godt være, det skal være i en justeret form, men det er noget af det, som det er nødvendigt at gennemføre, hvis vi skal have en kinamands chance for at gøre noget ved CO<sub>2</sub>-udslippet fra transportsektoren.

Vi er selvfølgelig åbne over for, at der kan være andre modeller. Det fuldstændig afgørende for os er at få gennemført noget, som rent faktisk nedbringer CO<sub>2</sub>-udslippet fra transportsektoren.

Man kan ikke, sådan som den konservative ordfører, men bestemt ikke kun den konservative ordfører, sagde, både satse på, at bilerne generelt skal være billigere, og tro på, at man på den måde rent faktisk fremmer miljøvenlig kørsel, for det gør man ikke; man bliver også nødt til at gøre nogle ting dyrere. Vi ved godt, at der skal flere ting til, og noget af det, man bliver