

(Kort bemærkning).

Torsten Schack Pedersen (V):

Jeg er glad for, at den radikale ordfører kan løfte sløret for, hvad De Radikale godt kunne tænke sig. Det stod jo lysende klart, at det ikke var muligt for den socialdemokratiske ordfører at sige, hvad Socialdemokratiet ville, så det vil jeg da gerne kvittere for. Men jeg kunne egentlig godt tænke mig at prøve at komme det lidt nærmere, for det er jo klart, at man ikke skal bekymre sig om overgangsordninger, hvis man gør alle biler dyrere. Men jeg kan forstå, at det er en af de tanker, som Det Radikale Venstre overvejer.

Men hr. Johs. Poulsen nævnte også, at det var benzinafgiften, man skulle kigge på. Jeg kunne godt tænke mig at få det præciseret. Hvor meget mener Det Radikale Venstre at benzinafgiften skal sættes op?

(Kort bemærkning).

Johs. Poulsen (RV):

Jeg er glad for, at Venstre har forstået budskabet i det, som jeg har sagt i min ordførertale, fordi vi siger åbent og ærligt, at hvis vi skal leve op til målsætningen med det her forslag, mindskelse af CO₂-forureningen, forbedring af vores miljø og bekæmpelse af den globale opvarmning, så det batter noget, så er det nødvendigt at forholde sig til det på en sådan måde, at man mindsker den samlede belastning fra trafikken. Det kræver anderledes – undskyld udtrykket – radikale midler, hvis det skal ske, end det, der er lagt frem i det her forslag, som er ren kosmetik.

Lad mig svare på spørgsmålet forstået på den måde, at vi gerne introducerer en snak om kørselsafgifter, og det bliver altså formodentlig også en afgift på benzin. Det kan kombineres på forskellige måder med roadpricing inde i billedet, men det afgørende er, at man i højere grad forholder sig til det, der er den egentlige belastning, nemlig at der køres. I og for sig er det jo ikke afgørende, om folk har nul, en, to eller tre biler holdende, hvis det er sådan, at de stort set ikke bruger dem. Derfor må belastningen i højere grad afgiftsbelægges, og det er det, man må beskæftige sig med i fremtiden.

Alle ved jo, at hvis man sammenligner de benzinpriser, vi havde i 70'erne, med dem, vi har i dag, så er det meget, meget billigt at købe benzin i Danmark i forhold til den prisudvikling, der har været siden. Vi siger åbent og ær-

ligt, at de priser skal op, for det er det, der for alvor betyder noget i folks valg af transportform.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Hr. Torsten Schack Pedersen for et sidste spørgsmål.

(Kort bemærkning).

Torsten Schack Pedersen (V):

Jeg vil godt kvittere for den åbenhed og den ærlighed, som De Radikale lægger frem. Det Radikale Venstre er altså garant for ikke bare dyrere biler, men også for dyrere benzin. Det betyder en klapjagt på danske bilister, en klapjagt på folk, der skal bruge en bil for at komme på arbejde, en klapjagt på folk, der bor i tyndtbefolkede områder, hvor muligheden for at bruge kollektiv trafik er begrænset. Jeg kvitterer helt åbent og ærligt for, at Det Radikale Venstre har et ønske til beskatning af danske bilejere: Den skal både være højere, når man køber biler, og når man bruger sin bil. Jeg vil gerne have lov at kvittere for et så åbent og ærligt svar.

(Kort bemærkning).

Johs. Poulsen (RV):

Jeg er helt sikker på, at Venstres ordfører ved at udpensle det her i sit spørgsmål, som jo ikke var et egentligt spørgsmål, men blot en udpensling, gerne ville slå det fast med syvtommersøm. Jeg skal bare igen sige, at der ingen uenighed er. Den opsummering var langt hen ad vejen rigtig, blot med den lille detalje, at det, jeg jo sagde om roadpricing, var, at roadpricing kan betyde, at man netop i de tyndtbefolkede egne kan have en meget lav afgift eller stort set ingen afgift, hvis de har et reelt behov for at anvende individuelle transportformer, hvorimod man de steder, hvor der er masser af kollektiv trafik i de tætbefolkede dele, altså især store byer, kan have det modsatte. Det vil fremme en miljøvenlig trafikstruktur, og det har vi brug for. Så det er helt rigtigt.

Vi siger så i forlængelse af det – for man kan jo hurtigt få det til at fremstå, som om det nu udelukkende handler om, at folk skal af med flere penge – at sættes det ind i en omlægning af de grønne afgifter i det hele taget, ses det i sammenhæng med det øvrige skattesystem, så vil et betydeligt øget provenu på det her område da hjælpe på vores miljø. Og så vil det jo kunne være medvirkende til, at man til gengæld kunne nedsætte skatten på arbejde.