

[Charlotte Antonsen]

igen ved de næste overenskomster, fordi det jo netop er de danske lønninger, der er en af de vigtigste årsager til, at vognmandserhvervet står dårligt med hensyn til konkurrenceevne over for de tyske vognmænd.

Jes Lunde (SF):

SF ser positivt på sigtet i det forslag, vi har til behandling nu. Vi synes, det er et meget godt forslag, fordi det giver et øget incitament til at spare på brændstoffet og dermed reducere CO₂-udslippet, og fordi det giver mere gods på skinner, mindre på lastbiler, og fordi det standser udflagningen hos danske vognmænd, fordi de slipper for udligningsafgiften.

Forslaget har nogle mangler, men dem har vi fået rettet op på ved, at vi har indgået en aftale med regeringen. Der vil jo komme nogle ændringsforslag, som betyder, at den kollektive trafik bliver fuldstændig friholdt, så der ikke kommer nogen stigning af billetpriserne i den kollektive trafik som følge af dette forslag. Det bliver en konstruktion, hvor de får en afgiftsrefusion på 1,96 kr. til gengæld for at gå over på let diesel. Det betyder dels, at de beholder den nuværende refusion på 1,76 kr. og derudover får 20 øre til at dække forskellen mellem deres nuværende dieseludgift og det, det kommer til at koste dem at gå over til let diesel.

Vi får altså en fuldstændig friholdelse af billetpriserne, samtidig med at vi får alle busserne over på let diesel og dermed gavner miljøet i byerne meget, sådan at vi får mindre forurening med svovl og med de kræftfremkaldende partikler.

Der er jo god grund til at få flere og efterhånden alle køretøjer over på let diesel, og i den aftale, vi har indgået med regeringen, ligger også, at vi pr. 1. juli 1992 laver en prisdifferentiering, så let diesel bliver billigere end den tunge diesel og vi helt generelt får mindre forurening med svovl og partikler.

Når vi først gør det pr. 1. juli 1992, hænger det sammen med, at der ikke er let diesel nok på markedet i øjeblikket, og hvis vi indførte differentieringen nu med det samme, ville der dels opstå en mangelsituation, dels ville vi ikke bruge den begrænsede mængde let diesel, der er på markedet, bedst muligt. Det er det, vi gør ved i første omgang at reservere den lette diesel til busserne, så vi bruger den dér, hvor den giver allerstørst effekt i retning af et forbedret bymil-

jø, og senere, pr. 1. juli 1992, kan vi udbrede miljøfordelen til alle dieslbiler ved at gennemføre differentieringen på det tidspunkt.

Alt i alt synes vi i SF, det er en meget god miljøaftale, vi har fået lavet med regeringen. Den betyder mindre forurening både med CO₂ og med svovl og med partikler, og den betyder, at vi får mere gods på skinnerne, og at vi sikrer neutralitet i billetpriserne. Så vi synes, alle gode hensigter er tilgodeset med det forslag, der nu bliver gennemført, og det er vi meget tilfredse med.

(Kort bemærkning).

Ove Fich (S):

Jeg vil gerne sige til hr. Jes Lunde, at jeg også synes, det er en fin miljøaftale, men den har jo altså kostet SF noget, for i pressemeddelelsen står der, at SF har måttet acceptere at stemme for loven om afgiftsnedsettelse for øl og vin, så det har været prisen. Derfor vil jeg gerne spørge SF, hvilke elementer i den miljøaftale, vi nu har fået lavet om diesel, SF ikke kunne have fået igennem i Folketinget på anden vis.

For jeg kan da umiddelbart se et flertal for både refusionen til den kollektive trafik og prisdifferentieringen fra den 1. juli 1992, så SF kunne vel i virkeligheden have fået hele sit miljøforslag igennem uden at betale prisen på den nedsatte øl og vin. Derfor stiller jeg dette spørgsmål uden på nogen måde at være polemisk, men kun fordi jeg gerne vil oplyses om det.

(Kort bemærkning).

Jes Lunde (SF):

I pressemeddelelsen står der, at der er to grunde, der har fået os til at stemme for lempelserne på øl og vin. Den ene er, at vi har fået den gode miljøaftale, den anden er grænsehandelsproblemerne.

Når hr. Ove Fich spørger, om vi ikke kunne have lavet den miljømæssige side af det endda, kan jeg svare, at det har vi faktisk forsøgt at sondere, men vi har ikke kunnet skaffe os sikkerhed for det. Vi har forsøgt bl.a. hos Socialdemokratiet og også hos andre partier at se, om vi kunne lave et sikkerhedsnet under den del af det, så vi kunne vurdere tingene uafhængigt af hinanden. Det lykkedes os ikke at lave det sikkerhedsnet, og derfor var det klart nødvendigt