

(Kort bemærkning).

**Martin Glerup (S):**

Jeg vil sige til fru Margrete Auken, at jeg mener, at fru Auken ikke har set sig ret godt om, hvis det er sådan, at hun mener, at der ikke kan skaffes en bil, som kan køre mere end 14 km pr. liter. Det mener jeg sagtens man kan i dag, og jeg kan tilråde fru Auken at købe sådan en.

Og så vil jeg sige, at jeg for øvrigt er enig i synspunktet om, at man ikke absolut skal lempe afgifterne på de mere energieffektive biler; men man skal afgiftsmæssigt gøre det mere økonomisk at erhverve de mere energieffektive biler, der kører langt på literen.

**Hans Christian Schmidt (V):**

Det moderne samfund fokuserer i stigende grad på miljø, sikkerhed og sundhed. Derfor er det også naturligt, at vi diskuterer væksten på transportområdet, og derfor finder Venstre selvfølgelig også debatten om transportområdets bidrag til miljøbelastningen meget vigtig.

Samtidig er det vigtigt at undersøge, hvordan væksten i økonomien og transportarbejdet hænger sammen med en nedbringelse af CO<sub>2</sub>-emissionerne, og dér er det Venstres opfattelse, at man godt kan have vækst i økonomien og transportarbejdet samtidig med, at man nedbringer CO<sub>2</sub>-emissionerne.

I Venstre er vi enige i målsætningerne om en stabilisering af CO<sub>2</sub>-emissionerne fra transportsektoren i år 2005 i forhold til 1988-niveauet og en reduktion i forhold til 1988-niveauet på 25 pct. i år 2030.

I Trafikministeriets rapport om transport, energi og CO<sub>2</sub>-emissioner regnes der med, at den økonomiske vækst »i værste tilfælde« vil medføre en stigning i bilbestanden fra 1,6 millioner biler i 1995 til godt 2,3 millioner biler i år 2005 og til ca. 3 millioner biler i år 2030.

Venstre mener ikke, at det er en realistisk vurdering, men vi er enige i, at biltallet vil stige, og derfor ønsker vi at medvirke til gennemførelse af tiltag, der kan reducere energiforbruget i transportsektoren. Det afgørende er imidlertid, hvilke tiltag der skal gennemføres. Transportsektorens energiforbrug til national transport kan opdeles i forbrug til henholdsvis person- og godstransport, og omkring to tredjedele af energiforbruget anvendes i persontransportsektoren, og det er klart, at personbilen står for en stor del af energiforbruget her.

Af og til nævnes det, at ved at overføre passagerer fra den individuelle trafik, altså fra privat-

bilismen, til den kollektive trafik vil der ske en formindskelse af CO<sub>2</sub>-emissionerne fra transportsektoren. Dette er ikke helt korrekt.

Et interessant regnestykke er udarbejdet af FDM på baggrund af Trafikministeriets rapport »Bustrafik 1994«. Udregningen viser følgende:

En personbil kører i gennemsnit med 1,7 personer. Hertil forbruges 2,4 megajoule pr. km, og det giver et energiforbrug på 1,4 megajoule pr. person/km. En bus kører i gennemsnit med 9,9 personer, og hertil forbruges 16,0 megajoule pr. km. Det interessante er så, at det svarer til 1,6 megajoule pr. person/km. Bussen er altså i gennemsnit ikke lige så energirigtig som personbilen.

Venstre går ind for, at energieffektiviteten skal forbedres. I Danmark har vi nogle af verdens højeste priser på personbiler, og generelt mener Venstre, at det skal gøres billigere at anskaffe sig en bil, der er mere energieffektiv.

Venstre mener endvidere, at vi skal erstatte den nuværende registrerings- og vægtafgift med en grøn afgift, som beskatter bilen i forhold til udslippet af CO<sub>2</sub>, således at en bil, der kører langt på literen, vil få pålagt en lav afgift, mens en bil, der ikke kører så langt på literen, vil få pålagt en højere afgift. Ved at gøre den grønne afgift afhængig af CO<sub>2</sub>-udslippet vil bilfabrikanterne for at få solgt så mange biler som muligt – og det er fair nok – begynde at fremstille mere miljøvenlige biler. Samtidig vil Danmark opnå en miljøgevinst ved udskiftning af mange gamle og forurenende biler i den nuværende bilpark. Disse biler må forventes at blive udskiftet med nye og mere brændstofbesparende biler.

Undersøgelser har vist, at der er store muligheder for brændstofbesparelser i forbindelse med forbedring af de elektroniske motorkontrolsystemer, som kontrollerer brændstofforbruget. Eksempelvis vil udnyttelse af muligheden for at slukke motoren, når den går i tomgang, kunne give en væsentlig brændstofbesparelse.

Venstre mener ikke, at benzinpriserne skal hæves. Hensynet til grænsehandelen gør, at afgiftsniveauet skal indordnes efter den nuværende model. En isoleret dansk afgiftsforhøjelse vil føre til øget grænsehandel, hvor folk vil tanke op syd for grænsen for at komme uden om afgiftsforhøjelsen.

Busserne i landdistrikterne har en for lav belægningsgrad, samtidig med at de udsætter vejene for væsentlig mere slitage i forhold til