

have lavere omkostninger, for hvis man vælger den benzinøkonomisk rigtige bil, vil besparelsen i benzinforbruget være så stor, at den vil neutralisere den merudgift, der kommer som følge af forhøjelsen af registreringsafgiften og nedsættelsen af airbagfradraget, og det vil være sådan, at man godt kan finde biler, der vil opfylde disse krav.

Det er klart, at en del biler vil være dyrere at bruge, og at alle biler vil være dyrere at anskaffe, men det er lige så relevant at se på de samlede omkostninger, og der kan altså findes eksempler på biler, der vil kunne være billigere, hvis man vel at mærke vælger de benzinøkonomisk rigtige.

En række problemstillinger vedrørende CO₂-udslippet trænger sig på, og hvis man ellers tager V's og K's tilslutning til den målsætning, jeg nævnte før, alvorligt, må man jo spørge V og K: Hvis de afstår fra overhovedet at være med til at begrænse CO₂-udslippet fra trafiksektoren, hvor har de så tænkt sig at kravene skal skærpes, hvis de vil fastholde den målsætning, som de selv gik ind for i 1990? Er det så hos industrien? For det her går jo netop ud på også at lade trafiksektoren give et bidrag til en nedsættelse af CO₂-udslippet, så det hele ikke bliver lagt over på de vareproducerende og i høj grad eksporterende erhverv, og jeg synes, det er en fornuftig strategi at medvirke til en realistisk, flerstrengt nedsættelse af CO₂-udslippet, hvor man ikke lader én sektor trække hele læsset.

Og jeg synes, man skal være opmærksom på, at de tekniske detaljer i forbindelse med det her er udmærket egnede til en drøftelse i udvalget, og det er jeg parat til, og jeg er også med på, at vi skal have en grundig diskussion om dem.

F.eks. er jeg åben over for at diskutere både ikrafttrædelsestidspunktet og de tekniske forhold vedrørende afgiftens fordeling efter vægtgrænser m.v. i udvalget, og andre tekniske spørgsmål er jeg også helt med på at diskutere, og jeg skal nok bidrage til en grundig drøftelse af disse forslag.

Kim Behnke (FP):

Ministeren sagde meget i sin besvarelse, men ikke ret meget relevant, for hvis vi tager forslaget om benzinafgifterne, vil ministeren så ikke bekræfte, at såfremt tyskerne forhøjer deres benzinafgifter – og der har været tale om en forhøjelse svarende til 65 øre – vil man automatisk følge med, og at de benzinpriser, der er nævnt i forslaget, derfor kun gælder indtil videre?

Vil ministeren ikke også bekræfte, at hvis jeg som århusianer skal rejse med fly fra Århus til Kastrup og derfra ud af landet og så tilbage igen til Kastrup og derfra videre til Tirstrup, så vil jeg fremover i alt komme til at betale 225 kr. i afgift, hvorimod den, der bor i København, kun skal betale 75 kr., al den stund der ikke er en dobbelt indenrigsrute med?

Og med hensyn til det, som ministeren til gengæld talte en hel del om, nemlig ønsket om en adfærdsregulering af befolkningen for derved at få nedbragt CO₂-emissionen, er mit spørgsmål: Hvor vil ministeren finde de 320 mio. kr., der fremtidig skal udbetales i tilskud til den offentlige trafik, hvis folk rent faktisk bidrager til en nedsættelse af CO₂-emissionen ved at bruge mindre benzin, købe færre biler og flyve mindre? Hvor skal de penge så komme fra?

Ministeren gav heller ikke nogen forklaring på problemstillingen omkring de slutsedler, der allerede er underskrevet, og hvor folk ikke kan komme ud af de aftaler, de allerede har indgået, men bare er tvunget til at betale en afgift, som deres privatøkonomi slet ikke er i stand til at bære.

Og så gav ministeren udtryk for, at det her bare er at træde en lille smule på bremsen, og dér er mit spørgsmål: Hvor i disse forslag træder den offentlige sektor på bremsen? For det var jo også en mulighed.

Ministeren talte også meget om, at man jo kunne vælge at købe en benzinøkonomisk bil, og at han godt kunne konstruere nogle eksempler på, at det kunne lade sig gøre, men indgår der i de eksempler, at ministeren skifter sin egen store BMW ud med f.eks. en Ford KA, for så vil ministeren da i hvert fald være gået foran og dermed have vist, at det faktisk godt kan lade sig gøre at vælge en benzinøkonomisk bil. Ser vi altså fremover ministeren køre i en Ford KA som ministerbil frem for i en stor og meget dyr og energikrævende BMW?

Til sidst vil jeg gøre opmærksom på et udsagn, der er kommet fra en, der ved noget om de her ting, nemlig direktøren for Århus Sporveje, for han udtalte den 9. maj til Jyllands-Posten, at man ved at sænke billetpriserne med 10 pct. i hvert fald ikke for Århus Sporvejes vedkommende kunne forvente, at passagertallet ville stige, og den mand ved, hvad han taler om. Århus Sporveje gennemførte nemlig i samarbejde med Århus Kommune for 3 år siden et meget interessant forsøg: