

Anden næstformand (Søren Espersen):
Ordføreren.

Kl. 13:44

Niels Helveg Petersen (RV):

Jeg takker for den præcisering, som jeg da synes var glædelig. Jeg er ked af, hvis jeg har misforstået hr. Dencker.

Men det, der så – forstår jeg – også kan være enighed om, er, at dette spørgsmål behandles videre i Skattekommissionen, og så må vi se, hvad de finder ud af, og så tager vi det derfra.

Kl. 13:45

Anden næstformand (Søren Espersen):

Der er ikke flere bemærkninger. Tak til ordføreren. Næste ordfører i rækken er hr. Per Clausen.

Kl. 13:45

(Ordfører)

Per Clausen (EL):

Det er sikkert rigtigt, at et forslag som det her vil kunne indgå i Skattekommissionen, ligesom andre forslag, som vedrører transportsektoren, jo indtil videre er blevet udsat, indtil regeringen kommer med en investeringsplan. Man kan vel sige, at som tingene har udviklet sig, er der jo ikke så lang tid til, at der kommer resultater fra disse kommissioner og udvalg, som der har været. Nu er der oven i købet kommet en deadline for det meste af det, så det kan vi selvfølgelig se frem til. Alligevel synes jeg nu, det er ganske udmærket, at Socialdemokraterne fremsætter det her beslutningsforslag, for det kan i hvert fald give anledning til at komme med nogle betragtninger vedrørende hele problemstillingen om transport og miljø, og hvilken rolle afgifter kan spille i den sammenhæng.

Det indgår jo som et centralt element i de her diskussioner, at man kobler væksten til transporten, og heraf følger som oftest, også i de debatindlæg, der kommer – eftersom transport er forudsætningen for vækst og vi vil have rigtig meget vækst i fremtiden – at vi også må acceptere, at der kommer øget transport. Jeg skal bare bemærke én ting, som jeg synes man skal være opmærksom på, og det er, at der er en tendens i disse år til, at vi faktisk får en større stigning i transporten, end vi får i væksten. Det hænger sammen med den måde, vi har indrettet os på, og det hænger sammen med den måde, man har indrettet den globale produktion på. Det stiller os i hvert fald over for en ganske stor udfordring i en situation, hvor vi må konstatere, at vi hverken har styr på udviklingen i trængsel på vejene eller styr på udviklingen i forhold til CO₂-udslip

og anden forurening som følge af den øgede transport. Derudover – i hvert fald indtil vi for alvor få gang i udviklingen af el som drivmiddel også i transportsektoren og udviklingen af vedvarende energi – stiller det os også over for nogle afgørende problemer og udfordringer i forhold til at sikre brændstoffer fremover.

Så spørgsmålet er jo, om man i virkeligheden ikke burde lægge op til en diskussion, som også handlede om, hvordan man kunne sikre udvikling i samfundet – en udvikling, som vi ønsker os – uden at den var afhængig af en støt stigende transportmængde. Det tror jeg sådan set er en diskussion, vi med fordel kunne starte allerede nu, i stedet for at vi altid skal føre disse diskussioner, når det næsten er for sent, så regeringen i de tilfælde så må henvise til kommissioner, hvis resultater også kommer, når det næsten er for sent. Når jeg siger »næsten er for sent«, er det, fordi man som politisk aktiv jo er nødt til hele tiden at have håbet om, at det, man laver, nytter, og derfor kan det jo ikke nytte noget at sige, at det er for sent. Det går jo ikke, selv om man, når man ser på den miljømæssige udvikling og udviklingen inden for transporten, vil se, at vi er meget langt i den retning i forhold til at få løst de udfordringer, der er.

Det handler altså om at sikre, at den transport, vi har, faktisk også bliver belastet økonomisk af den miljøbelastning, den udsætter omgivelserne for. Det får efter vores opfattelse den naturlige konsekvens, at transport i fremtiden må blive dyrere.

Det andet, vi synes er vigtigt i den sammenhæng at sige, er, at det jo også handler om at omlægge transporten sådan, at den kommer derover, hvor den er mindst forurenende og mest miljøvenlig. Det betyder så, at transport, som er mere forurenende og mindre miljøvenlig, jo i udgangspunktet skal være dyrere end de transportformer, som er miljøvenlige. Det bliver altså den næste øvelse.

Derfor er vi i udgangspunktet meget positive over for Socialdemokraternes tankegang om, at man skal betale i forhold til, hvor meget man kører. Det synes vi i grunden er et fornuftigt princip. Jeg må jo erkende, at skatteministeren var i stand til at fremføre mange tekniske vanskeligheder, og hans evne til at beskrive alle de ting, der umuliggør, at man gør noget, har jeg oplevet er en af skatteministerens vigtigste kvaliteter. At være kritisk er sådan set en meget god egenskab at have, selv om man jo godt kunne ønske sig, at