

tidligere, men som bidrager ganske væsentligt til CO<sub>2</sub>-udslippene. Kul er et af de billigere brændstoffer, og der er mange af dem, og de sviner meget.

Det ville være fristende på dette sted at nævne den nyudkomne bog om verdens tilstand 1995. Jeg skal ikke grave for meget i det, men når man ser, hvilken vækst der forestår i den tredje verden, kan man jo godt have sine bekymringer for verdens tilstand ikke bare i dag, men også om 50 år. Jeg nævner det ikke for at forflygtige problemstillingen, jeg siger bare: Vi må altså feje for vores egen dør.

Og hvordan gør vi så det, samtidig med at alle de andre hensyn til beskæftigelsen og samfundsøkonomien og beboerne i landdistrikterne bliver tilgodeset, for der er jo rent faktisk nogle hensyn, der skal tilgodeses? Vores bud er øget satsning på den kollektive trafik – gerne mere end de 9 mia. kr., der er sat af for den kommende fireårsperiode; renere teknologi, f.eks. bio-brændsel til transport; formidling af selve problemet med CO<sub>2</sub>-udslippene til befolkningen – realiteten er jo, at dele af befolkningen og også medlemmer af dette Folketing simpelt hen ikke tror på, at CO<sub>2</sub>-udslippene betyder noget; strukturinstrumenter i form af differentierede afgifter; konstant pres på Kommissionen og Ministerrådet for at få fremtidens transport til at foregå på skinner i stedet for i last- og personbiler.

Forhåbentlig vil det udredningsarbejde, regeringen har igangsat, og som der også er henvist til i regeringsgrundlaget, medvirke til, at der kommer endnu flere forslag på bordet, der gør det muligt at opfylde målsætningerne både i transport- og trafikhandlingsplanerne.

Vi kan naturligvis støtte regeringens dagsordensforslag og ikke det af SF fremsatte.

(Kort bemærkning).

**Jette Gottlieb (EL):**

Jeg vil gerne spørge den radikale ordfører, hvordan det kan lade sig gøre for den radikale ordfører at konstatere i bedste overensstemmelse også med mine holdninger, at alting går den gale vej med hensyn til privatbilismen, og samtidig udgøre en del af et flertal til og med Venstre, der ganske enkelt ikke vil følge de miljømæssige målsætninger, for det er jo det, der er tale om.

(Kort bemærkning).

**Vibeke Peschardt (RV):**

Jeg skal ikke gøre mig klog på, hvorfor Venstre og De Konservative har sagt ja til at deltage i den dagsorden, der er fremsat forslag om, og som der bliver stemt for om lidt, men jeg kan sige, at når vi har sagt ja til den dagsorden, som vi har gennemgået nøje, så er det, fordi vi mener, der er nogle rigtige ting i den, og vi er glade for, at vi kan få flertal for den.

(Kort bemærkning).

**Jette Gottlieb (EL):**

Jamen det kan jeg godt svare på. Det har De Konservative og Venstre, fordi de ved, at det undersøgelsesarbejde bliver et syltearbejde. Det bliver det, der udskyder de konkrete initiativer, der skal til for at ændre situationen, og så bliver man ved de pæne målsætninger og får ikke ført handlingerne ud i livet. Derfor!

**Skatteministeren (Carsten Koch):**

Fru Margrete Auken stillede spørgsmål vedrørende sammenhængen mellem indkomst og brugen af befordringsfradrag. Nu er det sådan, at befordringsfradraget jo gives uafhængigt af, om man transporterer sig selv i bil eller med kollektiv trafik. Derfor kunne jeg godt tænke mig at høre, hvordan man forestiller sig et befordringsfradrag eller en anden form for støtte til befordringen frem og tilbage mellem arbejdsplads og hjem. Jeg synes ikke, det er overraskende, at der kan være sådan en sammenhæng.

I øvrigt må jeg sige, at det jo forholder sig sådan, at fradraget ikke gives ved de høje marginalprocenter, så det er ikke sådan, at man nødvendigvis kan sige, at den enkelte rige også har en større fradragsværdi; så jeg er forholdsvis rolig ved den eksisterende ordning.

I denne forbindelse vil jeg også lige nævne – det er noget, vi ikke har været meget inde på, hvorimod vi har været inde på benzinafgifterne – at sådan noget som registreringsafgiften giver ikke mindre end ca. 16 mia. kr. om året. Når man taler om afgiftsstruktur, bør man også tage det med.

Det sidste, fru Margrete Auken rejste, var spørgsmålet om andelen af firmabiler. Jeg kan oplyse, at stigningen i antallet af nyindregistrerede firmabiler i forhold til den stigning, der har været i antallet af nyregistrerede biler i al almindelighed, er overraskende beskeden, og det tilskriver jeg i høj grad effekten af skattereformen,