

Der er mange her i salen, der roser den kollektive trafik. De synes, det er det eneste saliggørende, det eneste rigtige. Det, man bare skal tænke på, er, at den kollektive trafik forurener også temmelig meget, og når man tænker på de store 70-personers-busser, der kører tomme rundt i landdistrikterne, er det jo ikke særlig hensigtsmæssigt. Jeg ved godt, at i byerne kan det være en stor fordel med kollektiv trafik, men den løser altså ikke alle problemer.

Og når man hører og kan læse i dagspressen, at Trafikministeriet har planer om at indføre højhastighedstog til den smule strækning, vi har her i Danmark, advarer jeg i hvert fald mod det, for det er i hvert fald ikke noget, der er med til at forbedre miljøet. Om man skal være 13 minutter ekstra om at komme til Århus eller ej, mener vi i Dansk Folkeparti kan være lige meget, ligesom vi heller ikke vil være med til at tvinge gods på tog eller i småskibe eller på lastbiler. Folk må selv om, om de vil bruge fly, tog eller skib, det mener vi ikke at vi skal blande os i.

Men jeg vil godt sige, at DSB har jo løst problemet, de ved, hvordan man totalt undgår CO₂-udslip. De køber 30 togsæt og sætter dem hen i en remise og lader dem stå i 3 år, og så er der nul udslip, og jeg må sige, at det er altså virkelig noget, der er effektivt. Men det er jo ikke rigtig noget, man kan bruge i den private sektor, og det er ikke første gang, de har gjort det. De har gjort det mange gange, men vi mener bare ikke, det er løsningen at køre frem på den måde.

Vi går meget ind for privatbilisme. Vi mener, at privatbilismen skal fremmes, vi mener, at den er nødvendig for pendlere, der skal passe deres arbejde, og vi mener også, det må være en menneskeret at have råd til og ret til at have en privat bil til sin fritid og sine ferier. Det, vi godt kan gå ind for, er selvfølgelig, at man forsker og udvikler bedre biler, mere energirigtige biler, biler, der kører meget længere på literen, og derfor mener vi også, at der skal en lavere registreringsafgift til. Man burde præmiere disse motorkøretøjer. Det skal ikke være sådan, at der skal være en brandskatning af komponenter, som er med til at forbedre energien og får bilerne til at køre længere på literen.

Jeg tænker specielt på, at da man for nogle år siden gik meget ind for sikkerhedsudstyr i bilerne, brandskattede man sikkerhedsseler og airbags og lignende, og det er jo ikke måden at fremme sådanne ting på. Man burde simpelt hen sørge for, at de blev begunstigede, og derfor

mener vi også, det må være rigtigt, at man forsøger at få forbedret bilparken, altså at der kommer en udskiftning af bilparken, så det bliver mere energirigtige biler, folk kommer til at køre i. Derfor mener vi også, at det er godt, at man forsker videre på dette område.

Vi mener også, at transportfradraget skal bibeholdes. Så længe vi har så høje skatter, som vi har i Danmark, må det være et minimumskrav for skatteyderne, at de kan få lov til at trække nogle penge fra til de udgifter, de har, for at de kan beholde deres arbejde. Derfor skal det fradrag bevares.

Og så er der selve afgiftspolitikken. Vi mener ikke, det løser noget problem, at man hele tiden truer folk og strammer grebet og pålægger højere og højere afgifter. Det er ikke måden at løse problemet på, for uanset hvor højt man sætter benzinprisen, er der altså stadig væk nogle, der kører bil. Og vi mener ikke, det er måden at straffe dem på; vi mener simpelt hen, at skatter og afgifter og specielt miljøafgifter ikke skal bruges som en skat og gå ned i statskassen. De skal gå til forbedringer inden for det område, hvor de er pålagt.

Så skal jeg sige, at Dansk Folkeparti ikke kan støtte det stillede dagsordensforslag. Der er ting i forslaget, som vi synes er godt nok. At man vil forbedre transportsektorens energiudnyttelse, er der ikke nogen, der kan have noget imod, og det synes vi også er en god idé. Vi mener også, at man skal fortsætte støtten til forsknings- og udviklingsarbejder inden for trafikområdet på alle punkter. Det synes vi også er en god idé.

Men at tage planmæssige hensyn, som medvirker til at reducere transportbehovet, ved vi godt, hvad betyder, og derfor er vi meget imod det punkt. Og at fremme den kollektive trafik, coastertransporten, cyklisme i byområderne samt person- og godstransport på skinner ved vi bestemt også, hvad betyder. Det betyder, at bilismen skal brandskattes med større afgifter og højere benzinpriser, hvorimod den kollektive trafik får brændstof uden afgifter og næsten ingen afgift har på køretøjerne og i det hele taget får alle de fordele, man beder om, og flere til. Derfor stemmer vi imod det fremsatte dagsordensforslag.

Fjerde næstformand (Kirsten Jacobsen):

Må vi bede om lidt mere ro i salen, så i hvert fald ordførerne kan høre, hvad der bliver sagt fra talerstolen.