

Det, der reelt sker i finanslovforhandlingerne, er jo, at et antal partier bliver enige om en prioritering inden for kollektiv trafik, inden for fri bilisme, og hvilke afgifter man skal pålægge benzin og diesel.

Jeg synes, man i stedet for skulle have sat 1 kr. af, for havde man nu taget 1 kr. pr. liter, kunne man have gennemført meget mere. Det ser jo så rosenrødt ud, når man læser bemærkningerne til forslaget, alt hvad der egentlig kan laves. Havde man nu taget 1 kr., så havde man kunnet lave 10 gange så meget.

Og det er lige realistisk, for der er ikke noget af det her, der bliver fremmet. Vi vil i hvert fald gøre alt muligt for, at den tankegang ikke vinder frem. Vi skal ikke tilbage til den gamle kasse-tænkning, hvor der skal svares krone for krone, hvad der kommer ind.

Havde vi gjort det i trafikken, så havde vi haft motorveje over hele landet. Der havde snart ikke været marker tilbage, så mange penge er der kommet ind i afgifter på bilerne, penge, som er brugt til alt mulig andet, til sygehuse, miljøudvikling og alt muligt andet. Indtægterne har i masser af år ligget mellem 20 mia. kr. og 27 mia. kr. om året. Så det dér med at komme og sige, at man skal tage 10 øre mere for benzin og diesel, det er ren lyseblå teori.

#### Tommy Dinesen (SF):

Jeg må nok indrømme, at jeg har haft nogle af de samme tanker, som hr. Kaj Ikkast gav udtryk for, ikke sådan generelt om miljøet og alt det dér, men om det med cigarkassesystemet. Det er ikke vores opfattelse, at man skal lave en masse små kasser.

Noget af det, vi har diskuteret i SF's folketingsgruppe, er, om grunden til, at man fra Enhedslisten kun kommer med 10 øre, er, at man er bange for at genere folk på nogen som helst måde. Hvis man skal gøre noget for den kollektive trafik – og det er vores holdning – så er det da i hvert fald kroner på benzinprisen, man skal tale om.

Med hensyn til punkt 3 og 4 kan jeg sige, at vi har sympati for forslaget som sådan – der er ikke noget, vi er imod – men forslaget er bygget lidt mærkeligt op.

På coastersiden er der en masse punkter, der er taget op. Jeg kan da godt sige, at nogle af de punkter – punkt 2, 3, 4, 6, 7, 8 og 9 – er ting, der sker i forvejen. Det er jo ikke sådan, at der ikke er nogen, der har arbejdet med coasterproblematikken før. Mange mennesker – skibsmægle-

re osv. – arbejder ærligt talt seriøst og har gjort det gennem mange år; så derfor er der ikke noget nyt i det, der er fremsat her.

Der er lavet tre – ikke bare én, men der er lavet tre rapporter inden for det sidste halve år – og der er ikke rigtig sket noget med det, men det gør der måske på et eller andet tidspunkt, og vi er da meget enige om, at der skal ske noget. Men det, der er problemet med hensyn til coastere, hvis de skal være fremtidens fragtskibe inden for landet eller i Østersøen, eller hvor det nu kan være, er, at havnepengene herhjemme skal gøres ens, sådan at lastbiler kommer til at betale for at bruge havnene som sådan, altså kraner, arealer, kornsugere, og hvad det nu kan være. Det gør de nemlig ikke. Det er alene skibene, der betaler nogle afgifter, og det er noget af det, som man har peget på.

En anden ting er, at vi har en sag på dagsordenen på tirsdag med nogle forslag fra Funderudvalget, og der er nogle af de ting, som jeg tror vil have større indflydelse på coasternes overlevelse, f.eks. cabotageregler, som betyder, at coasterne kan gå ind under Dansk Internationalt Skibsregister. Det er et forslag, som vi ikke vil være med til fra SF's side, fordi det betyder, at søfolkene bliver fritaget for skat, men ikke således at de får mere ud af det, for det er rederne, der får noget ud af det. Det er et forslag, der skal diskuteres på tirsdag, og det er da et forslag, som der sikkert er flertal for, der vil betyde, at coasterne vil få større muligheder, fordi en tredjedel af hyreudgifterne derved forsvinder.

Derimod er der en anden ting, som vi har gjort os til fortalere for, som også er på dagsordenen på tirsdag, nemlig bareboatchartring, altså det, at man kan chartre eller leje et skib – det kan godt være i udlandet, det kan være andre steder – uden besætning. Så sætter man selv besætning og dansk flag om bord, og så lejer man det for to-tre år. Det vil betyde, at man kan leje nogle næsten helt nye skibe og så gå ind i den konkurrence, der er, med tyskere og hollændere. Jeg tror, det er noget, der er mere perspektiv i.

Der nævnes så også et andet forslag, som vi synes er udmærket, nemlig genoprettelse af sejlads mellem Aalborg og København. Det har vi foreslået for ti år siden. Jeg må nok sige i dag, at jeg tror ikke, det er noget, man skal gå ind og støtte. Den dag, der er nogen, der vil gå ind og sejle på Aalborg-København, ja, så vil det nok ske, den dag der er penge i det.