

ganske almindelige lønmodtagere – der bor ude i landområderne, er det at have en bil ikke nogen luksus. Det er simpelt hen en nødvendighed for at kunne få dagligdagen til at hænge sammen.

Alle biler forurener. Der findes i dag ikke nogen forureningsfri biler, og det, det så må handle om, er, at vi indretter vores system således, at folk køber de biler, der forurener så lidt som muligt. Her er vi lidt optaget af den mekanisme, som med stor succes blev brugt, dengang vi ville have folk til at bruge blyfri benzin. Vi sænkede afgiften på blyfri benzin, så den var 1 kr. billigere pr. liter end almindelig benzin. I løbet af 2 år udgjorde blyfri benzin størsteparten af det danske benzinforgbrug, og i dag fremgår det af de miljømålinger, der foretages i byerne, at blyindholdet i luften er faldet markant. Vi ønsker, at den mekanisme også bliver brugt, når det gælder selve bilen, altså at man gør de miljøvenlige biler billigere.

Men spørgsmålet er, om den måde, der nu tages i brug, i virkeligheden er den rigtige løsning. Jeg har lagt mærke til de lidt grove bemærkninger om brugen af dieselolie, og det er underligt. Vi kan ikke forstå det, for i mange andre europæiske lande sætter man netop på diesel, fordi teknologien på det område er blevet meget forbedret de senere år.

Vi kan heller ikke forstå, at der ikke er nogen bemærkninger om alle de tomme busser, der kører rundt ude på landevejene. Mange steder ville det både ud fra en miljøbetragtning og en økonomisk betragtning være bedre at give folk en bon til en taxa, frem for at en enkelt eller to passagerer kører i en kæmpestor 40-personers-bus.

Så er der spørgsmålet omkring sikkerheden, og her skal vi altså passe på, at vi ikke får en bilpark her i Danmark, hvor det er de rene papbiler, der kører rundt – simpelt hen fordi folk fravælger de store, sikre biler af angst for at komme til at betale for høje afgifter.

Vi skal også sørge for, at den gamle del af bilparken bliver udskiftet med nye biler, og det gør man efter vores mening bedst ved, at afgiften på de miljøvenlige biler bliver sænket. Vi er ikke bange for, at staten kommer til at miste et provenu her, snarere tværtimod. Skatterne og afgifterne her i Danmark er tilsammen verdens højeste.

Jeg glæder mig til, at vi under udvalgsarbejdet kan få alle de ting belyst godt og grundigt, og jeg glæder mig ikke mindst til, når skattemi-

nisteren kommer og fortæller, at nu har han skiftet sin store, benzinslugende ministerbil ud med en lille, miljøvenlig bil. Jeg synes, det ville være flot, hvis den danske regering gik i spidsen og viste, at man virkelig mener noget med det her, og skiftede alle de store BMW'er og Mercedes'er ud med nogle små, miljøvenlige biler. Så ville de danske ministre nemlig gå foran og vise den danske befolkning, at man mener noget med det her.

Som lovforslagene foreligger i øjeblikket, kan Fremskridtspartiet ikke støtte dem, men vi håber, at vi med saglige argumenter under udvalgsarbejdet kan få dem passet til, så miljø-sigtet kombineres med den rigtige afgiftssats.

Jes Lunde (SF):

Man må sige om disse lovforslag, at regeringen ivrigt forsøger at fremstille det som et miljø-fremskridt. Det sku' vær' så godt, og så' det faktisk skidt! Regeringens bilpolitik er nemlig en skandale slet og ret.

Folketinget har vedtaget en målsætning om at nedbringe CO₂-forureningen med 20 pct. inden år 2005, og transportsektoren skal naturligvis yde sit bidrag til det. Men det er faktisk det modsatte, der sker i øjeblikket. Transportsektorens bidrag til CO₂-forureningen stiger og stiger, hvor det skulle falde, og regeringen gør grundlæggende intet ved disse miljøproblemer. Det er den triste og helt uacceptable situation, vi står i i dag.

Selv miljø- og energiministeren står frem og indrømmer det. Til Det Fri Aktuelt den 29. januar udtaler ministeren, at det bedste, man kan sige, er, at det er bedre i dag end i morgen. Det er selvfølgelig meget sympatisk, at ministeren på den måde erkender miljøpolitikens fuldstændige fiasko på området, men hvad skal vi bruge det til, hvis den selvransagelse, der er hos miljø- og energiministeren, ikke bliver omsat i politisk handling fra regeringens side? Og det gør den åbenbart ikke.

Regeringen ved tilsyneladende godt, at der er brug for en hurtig og konsekvent handling, der for alvor kan vende udviklingen; men den har besluttet sig for at lukke øjnene, ørerne og munden og lade, som om problemerne forsvinder fuldstændig af sig selv. Men det gør de ikke, de vokser sig værre og værre.

Den individuelle biltrafik er vokset med 60 pct. siden 1980 – 60 pct.! Den tidligere trafikminister i denne regering, som i dag er erhvervsminister, udtalte engang i et tv-program, hvor