

jeg skulle diskutere udviklingen med ham, at det åbenbart var det, folk ønskede – uden at ministeren ét sekund tog notits af det kolossale ansvar, som netop han og andre i regeringen havde og har for, at udviklingen er gået så miljømæssigt galt.

I 1980 kostede det gennemsnitsdanskere 6,4 pct. af den disponible nettoindkomst at købe 1.000 l benzin, men nu er udgiften nede på det halve. Samme mængde benzin koster i dag kun godt 3 pct. af den disponible nettoindkomst, og samtidig er taksterne for den kollektive trafik steget langt mere end pris- og lønudviklingen. Det skal jo simpelt hen give øget biltrafik. Det har ikke noget at gøre med, hvad folk vælger, det har noget at gøre med, at når man giver så kraftige økonomiske incitament, når man gør det så voldsomt meget billigere at køre i bil og så voldsomt meget dyrere at køre kollektiv trafik, vil biltrafikken selvfølgelig eksplodere, og det er også det, der er sket. Den er steget med 60 pct. siden 1980.

Det er så entydigt, at det er umuligt at forestille sig, at regeringen ikke er klar over det, og vi vil i hvert fald aldrig nogen sinde købe en historie om, at regeringen ikke vidste bedre. Den har nemlig truffet et helt bevidst valg om at svigte miljøet til fordel for bilisternes stemmer på valgdagen. Så enkelt kan det siges, og det er vel også derfor, man fortsætter med at øse milliarder ud på motorveje.

Nu kommer skatteministerens så med en pakke til omlægning af bilafgifterne, og dermed får vi endnu en oplagt chance for at gøre noget grundigt ved problemerne – og det er især nødvendigt efter en uge, hvor regeringen har leveret endnu et alenlangt notat om, at benzinpriserne endelig ikke må sættes op. Men hvad er resultatet? Jo, det er et udspil, der på trods af den miljømæssigt meget alvorlige situation med vold og magt skal være total provenuneutralt, og derfor er indvirkningen på miljøet også så ustyrlig lille, at den kan forsvinde ved det mindste vindpust.

Den arme skatteminister, der er blevet pålagt at fremføre regeringens umulige politik, beregner selv reduktionen af CO₂-effekten til et sted mellem 0,6 og 0,8 pct. Men der skal vist mere end held til, hvis den effekt overhovedet bliver til virkelighed, resultatet kan lige så vel blive en forværring.

Transportsektorens CO₂-bidrag ligger i dag langt over det niveau, det skal ned på i år 2005. De seneste tal, vi har, er fra 1995, og her ligger

CO₂-udslippet fra transportsektoren 11,5 pct. over det niveau, det skal ned på.

Nu kommer skatteministerens så med sin storstillede pakke, der hjælper med under 1 pct. af de 11,5 pct., der skal nås. Og andre initiativer har vi jo altså desværre heller ikke set fra denne regering.

Den nye brændstofafhængige afgift til afløsning af vægtafgiften er jo i sig selv en positiv idé, som SF absolut kan støtte, og vi har tidligere selv lavet forslag om miljødifferentierede bilafgifter. Men det er komplet uforståeligt, når regeringen samtidig vil nedsætte registreringsafgiften, for lavere registreringsafgifter giver alt andet lige flere biler, og flere biler giver mere kørsel og øget forurening. Den del af pakken må simpelt hen tages ud.

Vi har selvfølgelig hørt, at bilbranchen for en sikkerheds skyld angriber pakken for at koste bilisterne penge, men det kan vi nu ikke tage alvorligt. Skatteministerens lovforslag dokumenterer jo til overflod, at regeringen hellere vil blæse på miljøet end rage uklar med bilisterne.

SF er ikke et biljendisk parti. De fleste SF'ere har såmænd biler ligesom alle mulige andre, men vi finder det grundlæggende forkert, at samfundet opfordrer til øget privat bilkørsel på et tidspunkt, hvor der er voldsomt brug for det modsatte miljømæssigt. Hvis Folketinget vil tage de miljømålsætninger, der er vedtaget herinde, alvorligt, hvis man vil leve op til at nedbringe CO₂-forureningen, og hvis man synes, det globale klimakaos, der kan true forude, er noget, vi skal yde vores bidrag til at gøre noget ved her i Danmark, så må vi også tage det alvorligt i praktisk politisk handling, også selv om det kan være generende for nogle, for sådan er det selvfølgelig, når man griber ind og beskytter miljøet. Der er så andre strækninger, hvor det vil koste noget, og det må man stå ved, hvis man vil være seriøs i miljøpolitikken.

Vi har ikke taget endelig stilling til regeringens udspil endnu. Vi vil kigge på det under udvalgsarbejdet, men vores udgangspunkt er, at vi finder udspillet fra regeringen meget for sølle, og hvis ikke der kommer nogen ændringer i det, så er det meget tvivlsomt, om vi kan støtte det.

Jeg vil gerne gøre opmærksom på, at SF har lavet et beslutningsforslag, der lige er fremsat – det kan findes i medlemmernes bokse – om at omlægge befordringsfradraget. Det tror vi vil hjælpe meget mere, og det vil få en meget større miljøeffekt, hvis man giver amterne mulighed for at bruge det nuværende provenu, som bru-