

ges til befordringsfradrag. Så kan man amtsvis tage stilling til, om det var mere relevant at styrke den kollektive trafik, hvad det jo er i tætte byområder, eller om man er nødt til at fortsætte med at have befordringsfradraget af den type, vi kender nu, og det kan måske være relevant i mere tyndtbefolkede områder. Lad os prøve at tage den diskussion og gå ind og ændre på vilkårene for, hvordan vi behandler bilismen i Danmark. Det er altså bare piskenødvendigt for at tage miljøopgaverne alvorligt.

Vi er meget skuffede over, at regeringen kommer med et forslag, der er så tyndt som det her, og vi håber, at vi i nogle politiske forhandlinger kan få forslaget gjort bedre, så det kan komme til at yde et reelt bidrag til at løse de miljøproblemer, vi står med.

Elisabeth Arnold (RV):

Det Radikale Venstre støtter de to forslag, og inspireret af den frygtelige bandbulle, som ordføreren fra SF netop har udsendt over de to forslag, vil jeg blot sige, at der er da ikke nogen herinde, der tror, at disse to forslag med ét slag vil ændre CO₂-situationen i Danmark eller vil betyde en voldsom pludselig ændring i situationen, som den er på miljøområdet. Det er der ikke nogen der har bildt nogen ind.

Men princippet om, at en ejeravgift skal være afhængig af, hvor miljøvenlig eller hvor lidt forurenende en bil er, burde SF kunne tilslutte sig. Jeg mener, at vi tidligere har haft en tilsvarende hensigtserklæring, hvor Det Radikale Venstre, Socialdemokratiet og Kristeligt Folkeparti har været enige med SF om det. Det er det princip, der skal ligge til grund for den ændring, der bliver foreslået her, og fordi den nuværende regering er økonomisk ansvarlig, har vi pålagt os selv den spændetrøje, at det skal være provenuneutralt. Det vil sige, at det ikke skal indbringe flere eller færre penge, end den nuværende bilbeskatning gør. Det betyder, at råderummet er temmelig begrænset, og at mulighederne for at skeje ud til den ene eller den anden side er noget, vi har pålagt os selv, og det kan vi altså ikke gøre.

Men vi kan indføre et nyt princip, hvor vi kan sige: Fra nu af er det ikke bilens vægt, der betyder noget, men det, der betyder noget, er, hvor dyrt det er at have den, når man først har købt den. Hvor meget kører den på literen, og hvor økonomisk er den med hensyn til benzinforsbrug? Det synes jeg er et princip, som SF burde kunne tilslutte sig, og den lille positive vinkel

ville jeg gerne have hørt hr. Jes Lunde sige fra denne talerstol. Ellers var der jo ikke grænser for alt det forfærdelige, SF kunne sige om dette forslag, når hr. Jes Lunde sådan kom rigtig godt i gang.

Det er ikke vores opgave, eller det er ikke vores hensigt i dag at svinge pisken over bilisterne. Vi er selv bilister, som hr. Jes Lunde også fremførte, og alt viser jo, at den frihed og den manøvrer mulighed, som besiddelsen af en bil betyder, gør, at danskerne ikke vil slippe bilen. De vil ikke køre i bus, hvis de har muligheden for at køre i bil.

Det, vi må gøre, er at sige, at vi må gøre det mere attraktivt at eje og bevæge sig rundt i en bil, som er mere benzinøkonomisk end andre. Den lille drejning, hvor vi giver incitament til, at man, når man skal købe en ny bil, i hvert fald køber én, der er mere benzinøkonomisk end den gamle, man havde, mener vi er et rigtigt initiativ at tage, og det er den vej, vi skal gå.

Hr. Kim Behnke viste før med afgiftsforskellen på blyfri benzin og konventionel benzin, at det er noget, folk retter sig efter, når de ser, der er en forskel. Så det er selvfølgelig noget, som betyder noget, når man overvejer, hvilken bil man skal købe. Den grønne afgift er jo én, der kommer flere gange om året. Det vil sige, det ikke blot er en engangsudgift, men en udgift, man skal regne ind i sit årlige budget. Den kommer regelmæssigt, og derfor vil det være af betydning for køb af ny bil, hvilken årlig eller halvårlig udgift familien skal sætte sig i. Det er ikke fuldstændig uvæsentligt, hvad det er for en ejeravgift, der kommer på.

Det kan godt være, at forskellene er for små for SF, men i hvert fald må man sige, at forskellen fra den billigste vægtafgift på et par hundrede kroner til den dyreste på adskillige tusinde dog er en, som man kan tage og føle på.

Noget af det, der også har været nævnt, er, at bilparkens alder i Danmark er meget høj. Men for det første er den under kraftig udskiftning i øjeblikket, og for det andet får vi jo fra 1998 de faste periodiske syn, som vi på grund af et EF-direktiv har indført her i Danmark. Det betyder, at de gamle biler nu regelmæssigt bliver hevet ind til syn. Mon ikke det betyder, at der er en hel del af de allerældste og mest forurenende biler, som ganske automatisk vil blive fjernet fra markedet og derfor vil blive afløst af betydeligt mere miljøvenlige biler, efterhånden som disse periodiske, regelmæssige syn bliver gennemført? Vi er helt sikre på, at der vil kom-