

me en væsentlig ændring af bilparkens alder og miljøvenlighed i løbet af de næste 10 år.

Om risikoen for, at bilparken skulle komme til at bestå af usikre biler, vil jeg blot sige, at det er noget, der skal ordnes med behård lovgivning. Det må overhovedet ikke være muligt at købe en sikkerhedsmæssigt risikabel bil i Danmark. Det er ikke noget, der skal ordnes over afgifterne. Det er noget, der skal ordnes gennem forbudslovgivning og påbudslovgivning, at biler skal være forsynet med sikkerhedsudstyr af den og den type, og der ikke skal være nogen mulighed for at fravælge sikkerhedsudstyr, som er påkrævet ved lov. Det vil vi meget gerne medvirke til, hvis der skulle være nogen som helst tvivl om det.

De to forslag har Det Radikale Venstres fulde støtte.

(Kort bemærkning).

Jes Lunde (SF):

Jeg kan da glæde fru Elisabeth Arnold med, at jeg faktisk sagde i min tale, at princippet om at lave en differentiering efter miljøbelastning er vi fuldstændig tilhængere af. Det er vi fuldt ud med på, og vi har selv – det er ganske rigtigt – for år tilbage foreslået noget lignende. Det, der bare generer mig, er, at regeringen gør det på et så beskedent niveau. Og når fru Elisabeth Arnold så siger, at der er ingen, der påstår, at det her skal løse problemerne, vil jeg spørge, hvor de andre forslag så er.

Denne regering har trods alt siddet i nogle år, og i de år regeringen har siddet, er det blevet værre og værre med forureningen fra transportsektoren. Vi har miljøministerens eget ord for det. Han siger, det eneste positive, man kan sige, er, at det er bedre i dag, end det vil være i morgen. Det går altså rigtig elendigt med miljømålsætningerne.

Hvornår kommer så forslagene fra regeringen om at gøre noget ved det? Hvornår får vi det samlede katalog? Hvis vi havde et samlet katalog, ville det måske være nemmere at forholde sig til det her.

Så siger den radikale ordfører, at fordi regeringen er økonomisk ansvarlig, så skal det være provenuneutralt. Det er da det rene volapyk. Det er rigtigt i den forstand, at det vil være økonomisk uansvarligt at underbudgettere og at give staten et tab, men det kan da ikke være økonomisk uansvarligt at skaffe flere penge i kraft af det her. Det har vi faktisk brug for, for vi har underskud på statsfinanserne. Så den øko-

nomiske ansvarlighed ligger vist mere på SF's side end på regeringens i denne sag.

Bent Hindrup Andersen (EL):

Enhedslisten er grundlæggende enige i princippet om at graduere vægtafgiften efter brændstofforbrug.

Men regeringen har i sit forslag lagt op til en graduering, som samtidig gør en væsentlig del af bilparken billigere at køre. Det fremgår endvidere, at det bevidst har været målet at lave en afgiftsomlægning, som ligger så tæt som muligt op ad vægtafgiftsskalaen. Derfor vil forslaget samlet set fremme en øget bilanskaftelse i Danmark, og det kan vi ikke støtte.

Af bemærkningerne til forslaget fremgår det, at det ikke har været muligt at foretage beregninger af afgiftens indvirkning på CO₂-udledningen, og det siger jo det hele. Jeg tror roligt, man kan konkludere, at forslaget, som det ligger, i hvert fald ikke vil have nogen positiv virkning på CO₂-udledningen, og hvorfor skal det så gennemføres?

Hvis forslaget ikke har nogen miljøeffekt, kan man kun betragte det som et paradeforslag. En mindre forhøjelse af benzinafgiften ville i modsætning til dette forslag have en effekt, fordi alle bilister da vil have en motivation til at spare yderligere på benzinen, men det har regeringen jo skiftevis sagt var en god henholdsvis en dårlig idé. Da man tilsyneladende ikke kan blive enige om det, prøver man i stedet nu at foregøgle befolkningen et tiltag, som reelt ikke har nogen som helst positiv miljøvirkning.

Enhedslisten vil dog gerne forhandle om en ændring af omdrejningspunktet for afgiftdifferentieringen. Såfremt dette omdrejningspunkt flyttes til de mest benzinøkonomiske biler, således at alle de øvrige biler får en større afgift, er der mening med forslaget. Hertil kommer så et provenu, som der kan forhandles om anvendelsen af, men da vil vi gerne pege på, at der også er brug for at bruge det provenu inden for bilsektoren, f.eks. til udvikling af elbiler og til brintgasbiler, som er ideelle biler, når det drejer sig om CO₂-udslip. Vi synes, det ville være en god ting, at man går efter et provenu og man så bruger det provenu til at lave de ideelle biler, for selv en benzinbil, der kører mange kilometer på literen, er efter vores opfattelse ikke den ideelle bil.

Forslagets element om elbilerne kan vi så med den baggrund godt støtte. Alle tiltag, som kan fremme udviklingen og anvendelsen af alterna-