

tiver til benzinen, skal være velkomne, også selv om der selvfølgelig er problemer med den el, som elbilen skal køre på. Her er vor holdning imidlertid, at vi er nødt til at fremme brugen af de alternative drivmidler og så parallelt hermed via energipolitikken få omlagt energiproduktionen til ren vedvarende energi hurtigst muligt.

Jeg vil dog gerne høre, om det er muligt at koncentrere indsatsen omkring elbiler i den offentlige service, f.eks. madudbringning, hjemmehjælp, kommunale busser og taxaer og lignende, hvor transporten er kendetegnet ved korte ture med hyppige start og stop, idet miljøgevinsten ved elbiler er størst i sådanne situationer i dag.

Med hensyn til L 158 om airbags kan Enhedslistens trafikordfører ikke være til stede, så jeg skal på hendes vegne fremsætte Enhedslistens holdning til forslaget.

Dette forslag er efter Enhedslistens vurdering et stort fupnummer. I sin iver for at hjælpe bilbranchen, som ved gud ikke er nødlidende, er det tidligere besluttet at give et nedslag på 9.000 kr. i registreringsafgift for hver airbag, der er i en bil. Da alle kan se, at det er fuldstændig tåbeligt at give så stort et tilskud til noget udstyr, som kan købes for 300 D-mark i Tyskland – godt 1.000 kr. – så har regeringen nu åbenbart tænkt at omgruppere lidt på reglerne, ikke for at inddrage dette helt urimelige bilforhandlertilskud, men alene for at få det til at se lidt mindre provokerende ud.

Der sker nemlig det, at mens nedslaget for airbags reduceres, sker der en generel forhøjelse af nedslagsbeløbet, fordi progressionen i nedslaget forhøjes fra 34.000 kr. i dag til 49.000 kr., og så er det da rent fup. Især når ministeren i sine bemærkninger i fremsættelsen af forslaget argumenterer for, at baggrunden er, at »... der gives fradrag for langt større beløb, end det koster at installere puderne. Regeringen finder det derfor hensigtsmæssigt at foreslå en omlægning af dette fradrag«.

Skatteministeren foreslår altså, at vi tager med den ene hånd og giver med den anden. Dette skal ses i lyset af, at afgiftsfritagelsen for airbags og for de blokeringsfri bremsere udgør ikke mindre end 3,7 mia. kr. årlig – 3,7 mia. kr. årlig! Med sådan en almindelig lille lommeregner er det i størrelsesorden næsten halvdelen af tilskuddet til den offentlige transport. Det er et utroligt beløb. Har det danske samfund råd til det, i lyset af hvad vi kunne få for de penge, og især når der rejses stærk tvivl om, hvorvidt air-

bags overhovedet har nogen positiv virkning? Hele ideen omkring afgiftsfritagelse for sikkerhedsudstyr er tåbelig.

Hvis principperne skal følges fuldt ud, skal cyklister og gående have endnu større fradrag, fordi de med deres valg af transportmetode ikke behøver det sikkerhedsudstyr, som bilisterne belønnes med af skatteborgerne. Og hr. Hansen, der foretrækker at ligge på divanen hele dagen, burde vel ud fra denne logik få det største fradrag for overhovedet ikke at påføre samfundet udgifter i trafikken. Logikken holder ikke.

Hertil kommer, at airbags er blevet voldsomt opreklameret, uden at der kan dokumenteres nogen som helst effekt. De giver kun bilisterne en falsk tryghed og får dem derfor til at køre mere hensynsløst. Effekten af at støtte anskaffelsen af airbags kan således være stik modsat den ønskede. Er det virkelig flere milliarder kroner værd? Nej, det er et topmål af tåbelighed, og det er kun, fordi vi har et flertal af de forenede bilpartier herinde i Folketinget, at det er lykkedes bilforhandlerne at opretholde et helt urimeligt milliardtilskud.

Det skulle være tydeligt, at vi ikke kan støtte forslaget.

#### **Sonja Albrink (CD):**

Det burde være kendt for enhver, at CD altid har ment, at bilen er en nødvendighed; den er en del af det moderne samfund. Den individuelle transport er af afgørende betydning for, at samfundet kan fungere. Tænk bare på, hvor vanskeligt det ville være for en børnefamilie at komme ud ad døren om morgenen, hvis der ikke var mulighed for at stoppe ungerne i vognen og aflevere dem i en børnehave på vej ind til arbejde osv. Og jeg tør ikke tænke på, hvilke arbejdsløshedsprocenter vi kunne nå op på, hvis den individuelle transport ikke gav reelle muligheder for en meget fleksibel arbejdsstyrke, som kan bevæge sig over endda meget store afstande.

Hvis vi vil opretholde den fleksibilitet i arbejdsstyrken og i familiestrukturen, som vi har i dag, kan det ikke nytte noget, at bilen brandbeskattes. Vi har allerede i dag nogle af verdens allerhøjeste afgifter både på bilens anskaffelse og på brugen af den; det er ikke efter CD's hoved.

Det er mærkeligt, at man i Danmark stadig væk skal betale tre bilers pris for at kunne køre i en bil. Det betyder selvfølgelig, som også andre ordførere har tilkendegivet, at bilparken er