

og så køber man samtidig andre varer og tjenesteydelser, som har en lavere moms.

Derfor flytter det hele det perspektiv, der er, og det kører man efter, og det giver altså ekstra kørsel. Det er venstrefløjens politik gennemført med regeringen i pinsepakken.

Endvidere vil jeg gerne oplyse, at i dag er rentefradraget på en bil 46,5 pct. Efter pinsepakken er den 40 pct. I år 2004 skulle den efter de gamle beskatningsregler have været 46,5 pct. Efter venstrefløjens politik er den 32 pct.

Det vil sige, at man ensidigt har angrebet bilisterne i pinsepakken. Og hvad har man fået ud af det miljømæssigt? At flere og flere damper til Tyskland for at hente benzin og handler dér.

Dér vil jeg gerne rose ministeren i stedet, for ministeren sagde i sit indlæg, at sammen med de andre EU-ministre havde hun pålagt virksomhederne at fremstille biler, der kører længere pr. liter. For det er jo småting, man står og taler om her. Det meste af Trafikudvalget var jo trods alt med dernede, da Folkevognsfabrikkerne havde inviteret Trafikudvalget ned for at se de nye biler, og dér var det jo biler, der kørte 100 km på 3 liter diesel, kan jeg sige til fru Margrete Auken. Det er noget, der vil noget.

Men hvad sker der så, når sådan en lille bil kommer til Danmark? Ja, så skal den jo have den helt store armvridning i afgifter, så den kommer til at koste over 200.000 kr. Dér er forskellen på borgerlig politik og det, venstrefløjens ønsker at gøre.

Man siger hele tiden, at privatbilismen har brugt for meget. Nej, tag lige engang og se på resultaterne i trafikens verden! Hvem er det, der har svigtet? Det er den kollektive trafik på jernbanen. Den kollektive trafik med bus her i byen er blevet virkelig effektiv, også miljømæssigt, synes jeg. Den skal have den ros, jeg kan give den. Men hvad har svigtet? Det har jernbanen.

Hvad har vi fået ud af langtransporterne? Hvor meget gods er der kommet til? Selv om man etablerer heltog fra Danmark til Milano og fra Danmark til Paris, hvad er der så kommet ud af det? Hvor er stigningstakten? Den stigningstakt på 3 pct. om året, vi har i godsmængden, er jo ikke øget. Tværtimod har den været faldende. Og det er jo ikke, fordi man ikke har haft statstilskud nok til at gennemføre det her.

Det samme siger man om broerne. Men Femer Bælt-forbindelsen er jo uden fly; det er jo udelukkende færges kontra biler. Og den af-

handling, der blev afleveret på DTU i sidste uge, beviser, at der er 245.000 ton CO₂ mere om året, hvis man sejler med en færge, end hvis man kører i bil over en bro, og det var jo det samme problem, vi stod med, hvad angår Storebælt: Vi skulle have to nye havne, og vi skulle have fire nye færges ud over dem, vi havde, til at klare trafikken i år 2004. Derfor valgte man at bygge broen.

For det første var det for at binde landet sammen, men det var sandelig også en stor miljøforbedring. Dér har venstrefløjens klovnet i det hele vejen. Den eneste fra venstrefløjens, der repræsenterede, var hr. Tommy Dinesen, som gik ind for en jernbanetunnel under Storebælt, og det var virkelig også effektivt. Men der er jo ingen, der kan betale det. Dengang DSB skulle betale 1,1 mia. kr. om året for deres jernbanedel, kunne de ikke. Dér måtte vi give dem en rabat, således at de kun betaler 550 mio. kr. om året. Og det er altså en samlet pris, hvor de må komme med lige så meget, de vil, hvorimod bilisterne er bundet til at skulle betale sådan og sådan.

Jeg skal nok komme tilbage med yderligere ting, hvis der kommer spørgsmål.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Med fare for virkelig at få hr. Kaj Ikasts blodtryk til at ryge fuldstændig ovenud, vil jeg prøve at spørge hr. Ikast, hvem det nu var, der foretog de store nedskæringer på DSB, så de ikke kunne komme videre.

Så kan man selvfølgelig sige, at man slet ikke vil have, at der er offentlig betaling for DSB, men det går jeg ikke engang ud fra er De Konservatives politik.

Og da man sammen med regeringen skar i Banestyrelsens budget i forbindelse med den seneste finanslov, var det så noget, som De Konservative protesterede over, fordi det jo åbenlyst ville betyde store forringelser for Banestyrelsen, som bl.a. har en rapport liggende fra COWIconsult, som jeg ved at Venstre og De Konservative også kender, og som viser, hvor store investeringer der skal til for bare at vedligeholde nettet, sådan at man kan leve op til målene?

At man foretager sådanne nedskæringer, er det noget, som De Konservative fremover vil sørge for ikke sker igen? For det, som hr. Ikast her gør over for Banestyrelsen, er altså næsten det samme som først at lade vandet på én og så bagefter skælde ud over, at man lugter.