

stet meget at sætte i gang, og det kunne være frugtbart.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Ja, jeg er nu ikke helt enig i de gulerødder dér. Der er andre gulerødder, der for så vidt er bedre. Når vi har tvunget bilfirmaerne til at lave biler, der kan køre 100 km på 3 l diesel – det er jo ikke noget med, at De Konservative har opgivet CO₂-værdien – hvorfor skal de belægges med så stor en afgift, så sådan en bil, en lille folkevogn eller Renault, kommer til at koste over 200.000 kr. i Danmark? Hvorfor skal biler, der kører over 30 km pr. liter, pålægges så stor en afgift? Det er jo miljøvenlige biler.

Hvis man virkelig mener det, man står og her siger, må man jo sætte afgifterne ned, således at det bliver billigere og mere effektivt at køre i den slags. Det er en gulerod, der vil noget. Biler, der kører 18 km pr. liter, er jo målstregen i dag for CO₂-udslippet. Hvorfor skal der så betales så meget i afgift? Jeg forstår det ikke. Vi kan købe bilen hjem til 70.000 kr., og så koster den 240.000 kr. her. Der er da noget forkert i systemet.

Så kan man påstå og sige, at der skal være samkørsel til virksomheder, men hvis man ikke vil tage skridtet fuldt ud, er det, fordi der er et finansministerstyre og skatteministerstyre og ikke et miljøstyre.

(Kort bemærkning).

Ole M. Nielsen (KRF):

Ja, jeg må have taget fejl af dagsordenen i dag, for jeg mener ikke, at der står noget om privatbilisme og afgift på biler på dagsordenen; jeg mener, at det er den kollektive trafik, vi diskuterer. Og for at man ikke skulle tro, at vi kun ville have kollektiv trafik, så sagde jeg faktisk, at vi gik stærkt ind for også privatbilismen og samspillet.

Det er helt klart, at vi mener, at man skal have en betydelig større differentiering på bilafgifter, sådan at de brændstoføkonomiske biler bliver betydelig billigere, og det har vi sagt gentagne gange. Det er helt klart, at der er mange ting at hente på den måde. Men det betyder jo ikke, at vi ikke også vil gøre den kollektive trafik mere miljøvenlig og mere effektiv og få den til at løse de sociale opgaver, som den skal. Og det er faktisk det, vi diskuterer i dag.

Ole Donner (DF):

Jeg vil gerne sige tak til trafikministeren for den trafikpolitiske redegørelse. Vi har i Dansk Folkeparti med interesse studeret rapporten og alle de statistikker og alle de ting, der er i redegørelsen, og der står mange gode ting, og der er mange ting, som vi også vil kunne støtte, når man kommer så langt.

Vi erkender, at der er behov for en kollektiv trafik, og det er specielt vigtigt, at der i de tyndt befolkede områder er noget kollektiv trafik, og med hensyn til småøerne skal det være sådan, at man har en regularitet og en mulighed for at komme frem og tilbage til det landfaste.

Vi er også godt klar over, at kollektiv trafik koster penge, og vi erkender, at den skal være der, men man skal ikke true folk til at benytte den kollektive trafik. Man skal lokke dem, man skal gøre noget, så den kollektive trafik bliver bedre, for hvorfor er det, at folk ikke vil bruge den kollektive trafik? Det er på grund af regulariteten, det er på grund af de store forsinkelser, det er på grund af, at materiellet ikke er i orden, man kører med de dårligste tog de steder, hvor der er mest brug for dem og omvendt. Så derfor kan man gøre rigtig mange ting for den kollektive trafik, som kunne gøre den noget bedre.

I stedet for straffer man privatbilismen. Og det skal man ikke gøre, for man må erkende, at i tyndt befolkede områder kan det jo ikke hjælpe noget, at man udvider den kollektive trafik, så den kører tre gange om dagen i stedet for to gange om dagen. Det er jo sådan, at vi må erkende, at dér er der ikke så meget trafik, at folk vitterlig kan bruge den kollektive trafik. De er nødt til at have privatbilen, og nogle er nødt til at have to privatbiler.

Her kan det altså ikke hjælpe noget, at man truer med at sætte benzinprisen op til en 15-20 kr. pr. liter og give større afgifter. Her er jeg helt enig med hr. Kaj Ikast, når han siger: Jamen når vi nu har så gode biler, der kan køre 100 km på 3 liter benzin, hvorfor præmierer man så ikke dem, og hvorfor præmierer man ikke de biler, der kører på let diesel osv., også private personbiler? Det var da meget bedre at gå den vej.

Der er mange andre former for kollektiv trafik. Flytrafikken må vi også erkende der er brug for, og hvad gør man så? Man lægger masser af afgifter på den, både landingsafgifter og passagerafgifter og meget mere, i stedet for at gøre forholdene tålelige.