

om, at billigere hvidpladebiler ikke medfører langt flere biler på vejene, selv om Dansk Folkeparti ønsker det – en meget, meget lille del af det danske CO<sub>2</sub>-udslip.

Heroverfor står i øvrigt, at forskere mener, at forliget vil medføre øget trafik, fordi flere vil købe biler, og dermed vil der komme en endnu større belastning. Derfor er det selv i bedste fald noget, der ligner en cementering af danskernes CO<sub>2</sub>-forurening, som i forvejen er blandt de absolut højeste i verden, og derfor er det falsk varebetegnelse, når man her laver et forslag, som handler om mindskelse af CO<sub>2</sub>-forureningen.

Hvis man vil gavne miljøet, er der brug for en helt anden, gennemgribende reform af bilafgifterne, så man for alvor får et incitament til at køre i de miljøvenlige biler, også med miljøvenligt udstyr. Dertil kommer, at det under alle omstændigheder er det, at man kører i bilerne, der er det miljøbelastende. Det er jo ikke nødvendigvis biler, der holder i garagerne, som belaster noget som helst.

Det, der betyder noget, er naturligvis, når de ligger på landevejene. Derfor burde man efter vores opfattelse i Det Radikale Venstre ved en omlægning også forholde sig til drivmidlerne, altså til benzinafgifterne, og også gerne til road-pricingprincippet. Det princip betyder jo, at man kan have små eller for den sags skyld ingen afgifter i tyndt befolkede dele af landet, hvor det er nødvendigt med en individuel transportform, og man kan til gengæld have høje afgifter de steder, typisk i de store byer, hvor alternativet i form af kollektiv trafik er til stede og lettilgængeligt.

Men den type afgifter har regeringen naturligvis slet ikke beskæftiget sig med, og derfor er forslaget også helt uden perspektiv, helt uden fremtid indbygget, og er altså ren kosmetik. Hvis man på et andet felt ville have været fremsynet, kunne man have kombineret afgiftsomlægninger med en egentlig understøttelse af alternativer til de biler, der kører på traditionelle brændstoffer.

Det har flere allerede nævnt i debatten, men der er jo flere muligheder, som man kunne understøtte i langt højere grad, end man gør, hvis man ville lave en pakke, der handlede om den individuelle trafik. Men i virkeligheden er det vel skattestoppet, der har dikteret, hvordan man er nået frem til et resultat her, og det betyder naturligvis, at man har været blokeret for på nogen måde at kunne forholde sig til at lave en ind-

holdsomæssig pakke, der levede op til målsætningen for forslaget, nemlig at nedbringe CO<sub>2</sub>-forureningen og forbedre vores miljø.

Samtidig er det naturligvis helt oplagt, som vi har kunnet høre i debatten, at man i højere grad havde forholdt sig til at afgiftsfritage de dele af en bil, der uanset størrelse sikrer bedre miljø og sikkerhed. Således kunne nye bilafgifter bedre på den måde med sådan nogle indbyggede elementer blive en ægte reform med et perspektiv.

Men som det sker alt for ofte, er den her sag fra regeringens og dette regeringsinitiativs side også endt med at blive en masse varm luft for ikke at sige CO<sub>2</sub>-luft: flotte ord uden væsentligt indhold. Til gengæld er de naturligvis som vanligt solgt under stor ståhej i et forsøg på at give et helt andet billede end det, der er den egentlige substans.

Dertil kommer, at forslaget indeholder en lang række enkeltelementer af problemer, som vi allerede har debatteret i forskellige spørgsmål, bl.a. det forhold, hvilket jeg har været inde på i et par spørgsmål, at importører lades i stikken, uden at det ændrer noget som helst i forhold til CO<sub>2</sub>-belastningen. Knækket er et selvstændigt problem, og det tab, som nogle må opleve i den her sammenhæng, er også et problem, og når nogle ikke kan forstå, at man oplever det som et problem, er det jo, fordi de har den præmis, at biler skal gøres billigere.

Det kunne jo godt være, at man kunne lave en afgiftsstruktur, hvor man blot nøjedes med at sige, at de, der virkelig var de miljøbelastende, blev dyrere, uden at det nødvendigvis blev billigere i den anden ende. Virkeligheden er jo også, at der fortsat gives rabat. Uanset hvordan man vender og drejer det, gives der fortsat rabat til privat brug af meget miljøbelastende gulpladebiler.

Derfor er vores opfattelse også summa summarum, at det er meget, meget svært at være positiv over for det her forslag. Det er meget, meget svært at finde en grund til, at man skal kunne stemme for det, og vi tror, at det bliver svært at finde den grund selv i den videre behandling. Om vi kan lave tilretninger eller afbøde nogle af de værste elementer og fejl i det, der er lagt frem, undervejs i lovbehandlingen, som kunne give anledning til en mere positiv indstilling, må vi jo bedømme undervejs, men som det ligger nu, vil det ikke være et lovforslag, som Det Radikale Venstre kan stemme for.