

Den næste sag på dagsordenen var:

20) Første behandling af lovforslag nr. L 252: Forslag til lov om ændring af lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v. og lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v. (Omlægning af varebilbeskatningen m.v.).

Af skatteministeren (Carsten Koch).

(Fremsat 6/5 97).

Sammen med denne sag foretoges:

21) Første behandling af lovforslag nr. L 253: Forslag til lov om ændring af lov om afgift af visse flyrejser. (Passagerafgift på indenrigsfly).

Af skatteministeren (Carsten Koch).

(Fremsat 6/5 97).

22) Første behandling af lovforslag nr. L 254: Forslag til lov om ændring af lov om energif afgift af mineralolieprodukter m.v. og lov om afgift af naturgas og bygas. (Afgiftsdifferentiering af benzinafgiften efter benzenindhold m.v.).

Af skatteministeren (Carsten Koch).

(Fremsat 6/5 97).

Lovforslagene sættes til forhandling.

Forhandling

Erik Mortensen (S):

Næppe nogen havde forestillet sig, at romanen: »Det forsømte forår« i denne grad skulle få politisk aktualitet, som tilfældet rent faktisk har været i dette forår. Tænk, hvor meget lovstof omkring bilbeskatningen i almindelighed og registreringsafgift i særdeleshed der kunne have været på plads på nuværende tidspunkt. At det ikke gik sådan, ved vi alle, og vi ved også hvorfor.

Regeringens udgangspunkt var helt klart et neutralt provenu på området, hvilket som bekendt blev kraftigt bestridt af brancheorganisationerne. Ud fra kriterier, som var både forkerte og mangelfulde, påviste de allerede det første år et merprovenu på 40 mio. kr. stigende til det astronomiske beløb af ikke mindre end 500 mio. kr.

Selv om alle – eller stort set alle – var enige om lovforslagets positive elementer, valgte Venstre og De Konservative pænt at stole på importørernes tal og var ikke til at rokke ud af stedet. Og dog: Det, at man ikke kunne acceptere de 40 mio. kr. i merprovenu til staten, er én ting. Det kunne regeringen sådan set heller ikke af gode

grunde, beløbet eksisterede nemlig rent faktisk ikke. For at vise sin gode vilje tilbød man så at slå halv skade, altså at acceptere et beløb på 20 mio. kr., og så er det, det begynder at blive lidt morsomt: Først siger man nej på grund af 40 mio. kr., som rent faktisk ikke eksisterer, derefter foreslår man 20 mio. kr., som altså lige så lidt eksisterer!

Det ville uægtelig have været en speciel situation for regeringen at acceptere et sådant tilbud fra Venstre og De Konservative, og derfor må man selvfølgelig også afvise det og sige: Jamen det eksisterer jo ikke.

Alt i alt har det betydet, at der nu er tid til at blande kortene en ekstra gang. Men sigtet med de tre lovforslag, som her bliver behandlet samlet, er stadig væk det samme, nemlig at fremme miljøjærlighed og miljøjærlig adfærd, men det finanspolitiske ønske om et let tryk på forbrugerbremsen indgår jo som bekendt også som et element her. Endelig bliver der så også mulighed for at revurdere et par ting, som i denne sammenhæng ikke har fungeret helt efter hensigten.

Og i L 252 drejer det sig bl.a. om grundlaget for beregning af registreringsafgiften. Det har nemlig vist sig, at ved salget af en ny bil, hvor der i handelen indgår en brugt, kan man tale sig frem til en pris, hvor avancen lægges på den brugte, mens det beløb, som dannede grundlag for afgiftsfastsættelsen på den nye bil, kan skrues helt i bund – ikke til skade for nogen af de handlende parter, men alene til ugunst for statskassen. Det kan der rettes op på ved at tillægge 5 pct. på forhandlerens indkøbspris inkl. moms, således at udgangspunktet for afgiftsberegningen bliver retvisende og provenuet til staten bliver som forventet. Et synspunkt, som Socialdemokratiet selvfølgelig kan tilslutte sig.

Et andet centralt punkt i denne sammenhæng er fradrag for sikkerhedsudstyr, ABS-bremser og airbags, hvor der ikke mindst har været ganske megen debat om det sidste. Med de nugældende regler er der fradrag på 9.000 kr. pr. airbag, og med en tendens til montering af ikke blot 2 eller 4, men både 6 og 8 airbags – hvor 6 og 8 er helt normalt i dag – bliver der tale om en helt utilsigtet udhuling af beregningsgrundlaget. Her og videre med den forventede vedtagelse af L 158, som blev fremsat i januar måned, rådes der så bod på dette misforhold, idet beløbet ønskes fastsat til 2.300 kr. pr. stk. og med et maksimum på 4 airbags. Dette svarer ganske udmærket til den merafgift, som netop installationen af en airbag reelt er udtryk for.

Det er min klare overbevisning, at der er god forståelse for netop denne regulering, idet der med tiden bliver tale om en afgiftsmæssig reguleringsmekanisme i langt højere grad end en sikkerhedsmekanisme. Det tab, som køber måtte opleve her, bliver jo også i vidt omfang godtgjort netop via L 158, hvor det såkaldte progressionsknæk bliver hævet fra ca. 34.000 kr. til knap 49.000 kr.

En omfattende øvelse i lovforslag nr. L 252 er også de temmelig komplicerede forhold omkring varebilerne. Gældende lov har selvfølgelig søgt at skabe både brugbare og retfærdige løsninger på området, men også her må vi konstatere, at kreativiteten har overhalet intentionerne. Med de kendte vægtgrænser og tilsvarende afgiftssatser har det betydet, at uforholdsmæssigt mange varebiler i den tunge klasse er kommet på gaden. Det ville have været forståeligt, hvis der virkelig var tale om større biler, men i realiteten kan der blot være tale om et mindre teknisk indgreb, som løfter denne mindre og dermed dyrere bil op i en større og dermed billigere klasse.

Sådanne forhold er naturligvis ikke tilfredsstillende, og i de situationer, hvor der reelt er tale om en større bil, er det jo ikke engang givet, at denne større bil svarer til ejernes reelle behov. I sådanne situationer er der tale om skadevirkninger både på miljøet og statens provenu.

En forenkling, altså væk fra differentierede stykafgifter over til en procentafgift, vil tilskynde til køb af den bil, som rent faktisk svarer til behovet. Herved kan opnås de ønskede: Et mere gennemskueligt og retfærdigt system, en forbedring af miljøet, idet der kommer flere mindre biler, samt det rigtige provenu til staten. Alle forhold, som Socialdemokratiet kan tilslutte sig.

Et ganske andet, men selvfølgelig ikke ukendt fænomen, inddrages også i dette lovforslag, nemlig varevogne, som helt eller delvis anvendes til privat personbefordring. Afgiftsmæssigt har det selvfølgelig været en billig løsning for brugerne, men der kan med rette sættes spørgsmålstegn ved det rimelige i en sådan ordning, hvor der helt oplagt udelukkende er tale om privat persontransport. For at bringe dette forhold, nemlig rimeligheden, ind i billedet igen foreslås der så her en tillægsafgift på sådanne biler på 1.000 kr. for de mindste og 5.000 kr. for de største over 2 t. I de situationer, hvor det kan godtgøres, at der er tale om helt eller delvis erhvervsbetinget kørsel, tilbagebetales afgiften naturligvis.

Endelig bør det fremhæves, at der også inden for lovforslaget her ligger en lempelse, nemlig dér, hvor nyindregistrerede varebiler kan overholde de miljønormer, som skal gælde senest år 2000, og der er yderligere fradrag, hvis de allerede nu kan opfylde de normer, som bliver gældende for år 2005.

Sammen med L 252 behandler vi også L 253 om afgift på flybilletter. Her må vi erkende, at vi har fået en kraftig påmindelse fra EU om, at vores afgiftspolitik på området ikke er i overensstemmelse med EU-retten vedrørende det indre marked. Med dette forslag om tillæg på flybilletterne skabes der den manglende balance i forholdet til de allerede kendte afgifter på udenrigsafgangene.

Endelig kan man også anlægge den betragtning, at i mangel af mulighed for at pålægge flytransporterne en speciel brændstofafgift opnår vi også ad denne vej det ønskede, specielt ønsket om ikke ligefrem at tilskynde til øget flytrafik, idet denne trafik helt klart hører til de mest miljøbelastende. Mangelen på denne mulighed skal søges i EU's mineraloliedirektiv, som netop ikke giver mulighed for at pålægge en speciel miljøafgift på netop fly og skibe. En revision er dog på vej, og dermed skulle vi få mulighed for også at kigge nærmere på de nye hurtigfærger, som med deres brændstofforbrug bestemt heller ikke hører til blandt de grønne. Og i den mellemliggende tid burde man nok overveje andre initiativer, som kan medvirke til en skærpet miljøindsats netop på dette område.

Som det tredje er der L 254 om regulering af benzinafgiften i forhold til benzinens indhold af benzen. Det er faktisk nok det mest miljørelaterede. Ja, ikke blot miljørelaterede, men direkte sundhedsrelaterede, idet netop benzen er kendt for sin yderst skadelige virkning på den menneskelige organisme. En afgiftslettelse på benzinprodukter med et lavt benzenindhold er derfor et rigtigt signal at give producenterne, og selv om reduktionen i afgiften ikke nødvendigvis fuldt ud modsvares af udgiften ved at reducere benzenindholdet, er det stadig et incitament, og med den forventede EU-norm på området må man forvente en naturlig interesse fra producenterne side i at komme i gang. Som nævnt kan afgiftslettelse være et incitament til at fremme ønskede produkter og for den sags skyld også fremme ønsket om ændret adfærd.

På brændstofområdet i øvrigt er der ud over benzin tale om både lette dieselprodukter samt gas og naturgas. De har alle de ønskede egen-

skaber i miljømæssig sammenhæng og har derfor været støttet rent prismæssigt, men også her bør der ske en løbende regulering og tilpasning, således at merudgift og støttebeløb står i rimeligt forhold til hinanden. På den baggrund indeholder lovforslaget en regulering i nedadgående retning for de nævnte produkter, hvilket må anses for at være både rimeligt og samfundsøkonomisk fornuftigt.

Samlet for de tre lovforslag finder Socialdemokratiet oplæggene både rimelige, fair og nødvendige, hvorfor vi er indstillet på en konstruktiv og effektiv udvalgsbehandling, og vi er i øvrigt positive over for alle tre forslag.

Mariann Fischer Boel (V):

»En lille ekstrainsats«. Det var statsministerens overskrift på den pakke, som vi i dag skal behandle her i Folketinget, og vi må også erkende, at pakken ikke blev så stor, som statsministeren havde planlagt.

Og efter forhandlingsforløbet, som Venstre har været vidne til fra sidelinjen, må det stå klart for enhver, at regeringen nu har pantsat sin handlekraft, som statsministeren jo bryster sig af ved festlige lejligheder; den er nemlig pantsat hos Enhedslistens noget brogede bestyrelse og hos SF. Vi må således konstatere, at det røde flertal nu er en realitet.

Ligeledes virker selvrosen i regeringens farvestrålende oplæg: »Danmark som foregangsland« noget falsk. Det, at det går ufatteligt godt, er altså en illusion, når samme regering en uge efter fremlæggelsen af sin folder lancerer et oplæg, som igen griber ind i borgernes forbrugsmuligheder.

Afgiftsforliget viser med al ønskelig tydelighed, at regeringen overhovedet ikke har drømt om at lade finanspolitiske stramninger bestå af offentlige besparelser og i rationaliseringer, for så havde regeringen jo været nødt til at vende sig til den anden side i salen, altså til Venstre og De Konservative, og de forhandlinger er der ikke nogen af partierne der har modtaget en invitation til.

Det havde måske været politisk klogere – jeg ved selvfølgelig ikke, hvem der rådgiver regeringen – men hvis man kigger i en artikel i Børsen i går, hvor der var nogle meningsmålinger om, hvordan man opfatter indgrebet, så er der et massivt flertal mod forbrugsindgrebet; skal der spares, skal der spares på de offentlige budgetter.

Men som sagt har regeringen jo valgt side, og det er klart, at det også må få nogle konsekvenser for Venstres deltagelse i forhandlingerne om næste års finanslov. Regeringen kan ikke frit regne med først at bebyrde danskerne med nye skatter og så bagefter bruge Venstre til at skaffe finansloven i hus med yderligere besparelser for at dække hullerne i statens kasse.

For det er jo i virkeligheden det, som hele den her manøvre drejer sig om. Finansministeren mangler nemlig penge for 1998, fordi de ca. 17 mia. kr., som man fandt frem til ved sidste finanslov, for en stor dels vedkommende er fremskaffet ved hjælp af engangsindtægter, som jo bl.a. bestod i et lille fif med pludselig at skaffe 13 måneder i et enkelt år.

Jeg er overbevist om, at vi i den kommende sommer vil blive vidne til en heftig trafik mellem SF's og Enhedslistens partikontorer og finansministerens mødelokale, og jeg er overbevist om, at det ikke vil skorte på opfindsomhed hos forhandlerne, som vil prøve at komme frem til en aftale om en ny finanslov. Så befolkningen har noget i vente, de kan nemlig se frem til mere af samme skuffe. Og Enhedslistens bestyrelse kan så se frem til at betragte deres folketingsgruppe i TV 2's nyhedsmedier.

Problemet er så blot, at det her samarbejde overhovedet ikke tager hensyn til, at de offentlige udgifter er for høje og skattebyrden er for stor. Vi skal belemres med nye afgifter på biler, på flytrafik samt en hel tåbelig forhøjelse af tinglysningsafgiften, som det foregående forslag på dagsordenen drejede sig om. Efter Venstres mening er det fuldstændig visionsløse forslag.

Nu har Socialdemokratiets ordfører, hr. Erik Mortensen, været meget inde på de tekniske detaljer omkring de tre lovforslag, så dem vil jeg forbigå relativt hurtigt. Jeg vil blot koncentrere mig om et par stykker af dem.

Der er et forslag om en øget beskatning af kørsel i varebiler, et lovforslag, der skal have tilbagevirkende kraft. Hr. Aaen var i radioen i morges, så jeg kunne godt tænke mig at høre om Enhedslistens holdning til det med den tilbagevirkende kraft.

Der ligger et forslag om en afgiftsdifferentiering på benzinen i forhold til benzenindhold. Det er efter Venstres mening det eneste forslag, der er en vis idé i.

Og så er der passagerafgiften på indenrigsfly som det sidste element.

Der er kommet en ny rapport fra Indenrigsministeriet, som viser, at husholdningerne på

landet belastes 20 pct. mere af de grønne afgifter end husholdningerne i byen, fordi folk på landet i højere grad er henvist til at bruge bilen. De vil så yderligere blive belastet af dette forslag. Så man må vel sige, at Det Skæve Danmark bliver endnu skævere med dette forslag.

Forslaget ser i hvert fald set fra den platform, som jeg sidder på, ud til at være lavet af københavnerne for københavnere; det er jo dem, der får mest glæde af forslaget om nedsættelse på offentlig transport.

Der kan siges meget positivt om kollektiv transport i byerne, det vil jeg godt medgive, men ude på landet fungerer det simpelt hen ikke, og der er ingen, der kan bilde mig ind, at der er en miljømæssig gevinst ved at sende en stor bus på landevejen med to passagerer.

Hvis vi kigger på bilbeskatningen, så er Danmark vel det land, der i forvejen har den højeste beskatning af biler, og nu strammer man så skatteskruen yderligere. En typisk personbil bliver vel mindst 3.500 kr. dyrere som følge af de forskellige elementer, der ligger, bl.a. 5 pct.-avanceringer.

Og så det sidste punkt: afgiften på indenrigs-flyvning. Jeg er ikke ubekendt med EU-vinklen i forslaget, men for Venstre at se kan forslaget kun betragte som et kunstigt åndedræt til DSB. Det falder også meget godt i tråd med de udtalelser, der har været fra DSB's ledelse om, at man havde som målsætning at nedlægge en lufthavn hvert år i de kommende år. Nu får DSB så hjælp fra regeringen, og ud fra et snævert lokalpolitisk synspunkt må jeg desværre konstatere, at Beldringe Lufthavn vil komme voldsomt i farezonen med det forslag, som nu behandles.

Fra Venstre må vi som sagt konstatere, at regeringen har truffet sit politiske valg: Regeringen er gået til den yderste venstrefløj. Danskerne vil komme til at opleve de traditionelle socialdemokratiske løsninger, der jo går på, at der skal flere penge op af borgernes lommer.

Der er jo i virkeligheden ikke hold i påstanden om, at det her indgreb skal dæmpe forbruget og forhindre overophedning af den danske økonomi, for biler fremstilles jo ikke i Danmark. De lægger ikke beslag på dansk arbejdskraft, og der skabes med andre ord ikke flaskehalse, når danskerne køber flere biler.

Problemet er, at regeringen mangler indtægter til staten, og den griber derfor til de helt traditionelle socialdemokratiske midler: større skatter.

Venstre synes ellers, at regeringen har været begunstiget af medvind i den danske økonomi godt hjulpet af internationale konjunkturer, men alligevel kniber det med at få et reelt overskud på statens finanser. Jeg vil slet ikke fortælle, hvordan vi ville frygte, det ville komme til at se ud, hvis økonomien herhjemme skulle blive sløjere.

Der bliver ikke meget hjælp at hente fra Venstre i behandlingen af disse tre lovforslag.

(Kort bemærkning).

Jes Lunde (SF):

Jeg vil godt vende tilbage til de trafik- og miljøpolitiske ting lidt senere, når jeg kommer med mit eget ordførerindlæg. Det, jeg egentlig synes var mest spændende ved ordførerindlægget fra Venstre, var det, som Venstres ordfører var i gang med at love omkring efterårets finanslovsforhandlinger. Vi fik nemlig at vide, at det her ville få konsekvenser for Venstres forhold til finansloven, og det ville betyde, at regeringen ikke skulle forvente, at Venstre ville være med til at bære en finanslov igennem – forstod jeg.

Kan vi ikke få det uddybet lidt? Var det her og nu et løfte om, at Venstre på baggrund af det forlig, der er indgået, vil stemme imod finansloven? Og var det et løfte om, at vi andre ikke behøver være bekymret over, at regeringen til efteråret sådan set kunne tænkes at gå i gang med at lave sociale nedskæringer sammen med Venstre?

Det kan jeg forstå nu er udelukket, for efter det forlig, vi har lavet her i starten af maj, vil Venstre ikke være med til at diskutere finanslov i efteråret. Man har afgjort, at man stemmer imod. Kan det skæres så meget ud i pap her i dag, så synes jeg, der er kommet noget godt ud af denne debat.

(Kort bemærkning).

Erik Mortensen (S):

Det er lidt i forlængelse heraf. Det lyder selvfølgelig spændende med finansloven, men på den anden side kan jeg se her i Fyens Stiftstidende, at hr. Peter Brixtofte ganske vist udtaler, at V og K ikke foreslår, at selve bilbeskatningen umiddelbart skal nedsættes, men på længere sigt skal bilbeskatningen dog nedsættes.

Nu ved vi, at vi får den løbende beskatning ind via vægtafgift, men alene i registreringsafgift er der en årlig indtægt på 16 mia. kr. Jeg vil gerne have bare et lille fingerpeg om, i hvilken retning man vil kompensere for et sådant tab – i

det omfang man overhovedet skal reducere noget, og jeg går ud fra, at det i givet fald er registreringsafgiften, man skal reducere.

(Kort bemærkning).

Frank Aaen (EL):

Jeg hæftede mig også ved, at fru Mariann Fischer Boel lovede os at holde fingrene væk fra finansloven i samme øjeblik, det her var vedtaget. Det er jeg glad for.

Men jeg vil gerne spørge fru Mariann Fischer Boel om, hvad Venstres holdning er til den grønne profil i de lovforslag, der er fremsat. Det synes jeg ikke jeg kunne høre i ordførertalen.

Er Venstre for eller imod, at man prøver at flytte noget af trafikken fra privatbilismen og over i den kollektive trafik? Støtter Venstre det formål? Og hvis Venstre gør det, men ikke synes, at det her er den rigtige måde at gøre det på, hvad vil Venstre så foreslå at gøre for at støtte det formål? Jeg synes sådan set, det ville være interessant, hvis vi her i debatten kunne få Venstres synspunkt frem i stedet for at fokusere så meget på en finanslov, vi slet ikke er startet på at diskutere endnu.

Så spurgte fru Mariann Fischer Boel til, hvad Enhedslisten mener om det med varebiler. Jeg har ikke selv hørt, hvordan Radioavisen har udlagt det, jeg har sagt, men vi hørte, at der var nogle, der havde et problem, fordi de havde købt en bil efter gældende regler, men nu har de ikke råd til at køre i den, og de kan heller ikke sælge den, fordi prisen er faldet. Hvis det er tilfældet, så vil vi da kigge på det, men vi står bag aftalen, og vi vil under ingen omstændigheder være med til at udhule det principielle og fornuftige i det foreliggende forslag vedrørende varebiler.

(Kort bemærkning).

Elisabeth Arnold (RV):

Det er jo altid fristende at benytte et afgiftsforslag til at brede sig ud over andre emner, som kunne være relevante, f.eks. hvad vi skal gøre med næste års finanslov; det lyttede jeg også med interesse til. Men så prøvede fru Mariann Fischer Boel også at få en landdistriktsdiskussion i gang ved at sige, at det her var jo et københavnerforslag, der var lavet for københavnerne og af københavnerne.

Nu står jeg her med et udklip fra Jyllands-Posten fra i går, hvor der står den her skræmmende sætning:

»Det økonomiske opsving har især ramt de omkring 800.000 mennesker, der bor på landet.«

Man hører da heller ikke om andet end ulykker: Det økonomiske opsving har nu også ramt dem, der bor på landet! Og så står der længere nede i artiklen:

»Samtidig har folk i landdistrikterne på grund af lave boligomkostninger flere penge til forbrug end byfolk. Udgifterne til transport er kun en lille smule større for familier på landet, og den tid, det tager at komme på arbejde, er den samme som for byfamilier.«

Jeg synes nok, at ønsket om at få lavet en landdistriktsdiskussion ud af det her forslag i hvert fald er varm luft.

(Kort bemærkning).

Mariann Fischer Boel (V):

Til hr. Jes Lunde: Jeg tror, det ville være dristigt af SF's ordfører at foruddiskontere Venstres holdning til finansloven ud fra den debat, vi har her i dag. Det, jeg blot sagde, var, at Venstre ikke pr. automatik og uden at kende indholdet og resultatet af de forhandlinger, der skal foregå i løbet af efteråret, vil garantere, at vi under alle omstændigheder vil stemme for finansloven.

Til hr. Erik Mortensen: Venstre deltager gerne i en diskussion, og gjorde det jo også på et tidspunkt i forløbet om en ændring af afgifterne på biler. Altså sådan, at man flyttede rundt på afgifterne, hvor man ville prøve at få en mere miljømæssig indgangsvinkel. Det var bare sådan, at de forslag, man diskuterede i Skatteministeriet, havde et provenu, som Venstre ikke kunne stå bag, og det var jo derfor, vi måtte forlade forhandlingerne.

Men jeg mener også, at jeg i min ordførertale nævnte, at den del af lovforslaget, der går på afgiften på benzin, er vi positive over for.

Til hr. Frank Aaen: Kollektiv trafik i byerne har vi fra Venstres side ingenting imod; det kan være en vældig god ting. Det mener jeg også jeg sagde før, hvis hr. Frank Aaen havde hørt efter. Og så er jeg da utrolig glad for, at Enhedslisten vil være med til at diskutere spørgsmålet om den særlige vægtafgift på varevogne, for der ligger jo en tilbagevirkende kraft i forslaget.

Og hvis fru Elisabeth Arnold mener, at vi prøver at starte en landdistriktsdebat, må jeg nok skuffe Det Radikale Venstres ordfører.

Pointen var blot, at det med de grønne afgifter, som vi kender dem i dag, er dyrere at bo på landet, og det her forslag vil accelerere den forskel, der kommer til at være mellem by- og landbefolkning.

(Kort bemærkning).

Jes Lunde (SF):

Jeg er lidt ked af, at fru Mariann Fischer Boel trækker i land. Nu hedder det, at Venstre ikke pr. automatik og uden at kende indholdet vil stemme ja til finansloven. Men det er vel ikke noget nyt. Det var vel også den position, Venstre havde sidste efterår. Så konsekvensen er vel, at det forlig, vi lavede i sidste uge, ikke har påvirket Venstres holdning til finansloven en millimeter. Jeg troede ellers, at vi stod over for en nyhed, for det, vi fik at vide, var, at det her sandelig fik konsekvenser. Men det endte altså med, at det ikke får nogen konsekvenser. Det er jeg lidt ked af.

(Kort bemærkning).

Frank Aaen (EL):

Jo, jeg hørte udmærket, at fru Mariann Fischer Boel erklærede sin kærlighed til den kollektive trafik i byerne. Nu forstår jeg sådan set ikke, hvorfor det skal begrænses til byerne, for der er faktisk masser af mennesker ude i landdistrikterne, der ikke har bil, som er afhængige af de kollektive trafikmidler. Jeg kan sige, at jeg kommer fra Nordjylland; dér er de kollektive trafikmidler mildest talt elendige, og derfor burde de også forbedres deroppe.

Men det var ikke det, jeg spurgte om. Jeg spurgte, om Venstre mener, at der er brug for en indsats for at flytte trafik fra privatbiler og over i de kollektive trafikmidler. Mener Venstre, at der er brug for at gøre noget i den retning? Og i givet fald: Hvad vil Venstre gøre for at opnå det mål?

(Kort bemærkning).

Mariann Fischer Boel (V):

Hvis hr. Frank Aaen skulle have fået den opfattelse, at Venstre er interesseret i at flytte trafikken fra den private trafik og over til den kollektive, må jeg skuffe hr. Frank Aaen, for man kan ikke opretholde mobiliteten i landdistrikterne, hvis man afskaffer privatbilismen. Det er helt klart den indgangsvinkel, Venstre har til det her forslag.

Så må jeg i øvrigt sige, at den kollektive trafik, der finder sted i hvert fald i det område i landet, hvor jeg kommer fra, intet har med miljøpolitik at gøre.

Anden næstformand (Henning Grove):

Hr. Frank Aaen for en kort bemærkning, og jeg gør opmærksom på, at det er sidste runde.

(Kort bemærkning).

Frank Aaen (EL):

Ja, kan man ikke opfinde det ene argument, så kan man jo opfinde det andet, selv om det ikke har været fremme. Der er ingen, der har foreslået at afskaffe bilerne. Der er nogle, der har fået øje på, at miljøbelastningen fra transporten i Danmark er øget i voldsom grad, specielt for så vidt angår privatbilisme, og at den kollektive trafik har været på tilbagetog.

Så er vi nogle, som synes, at vi vil have den udvikling drejet, så vi igen får flyttet noget af transportbehovet væk fra bilerne – ikke det hele, men noget af det – over til den kollektive trafik. Og det, jeg spurgte om, er: Vil Venstre være med til det?

Det kan jeg så forstå Venstre ikke vil. Og så synes jeg sådan set, at alle dem, der overværer sådan en debat, skal notere sig, at Venstre ikke vil gøre noget ved det mest alvorlige miljøproblem, der er i dagens Danmark, nemlig det, vi har i transportsektoren og i særdeleshed det, vi har i privatbilismen.

(Kort bemærkning).

Mariann Fischer Boel (V):

Vil hr. Frank Aaen afvise, at det bliver dyrere at køre i egen bil i landdistrikterne med det her forslag?

Formanden:

Jeg skal ikke blande mig i min forgængers administration af forretningsordenen, og derfor giver jeg hr. Frank Aaen ordet.

(Kort bemærkning).

Frank Aaen (EL):

Det er klart, og derfor er vi også indstillet på i Enhedslisten, at vi ikke bare skal forhøje afgifterne på den private trafik, privatbilismen, men at vi skal bruge pengene så langt, som vi overhovedet kan komme med vores samarbejdspartner, til at forbedre den kollektive trafik. Og også forbedre den kollektive trafik på landet, så de, der bor på landet, også har et reelt alternativ til det at køre rundt i bil.

Gitte Seeberg (KF):

De tre forslag, som vi her behandler i Folketinget sammen med et par andre forslag, betyder knap 3 mia. ekstra skattekrone for borgerne. Det på trods af, at Danmark har et af verdens højeste skattetryk. Og det er igen bilejerne, der må holde for med de nye skatter og afgifter.

Øgede bilafgifter er direkte til skade for mobiliteten på arbejdsmarkedet, og det forvrider, som fru Mariann Fischer Boel også var inde på, forholdet mellem by og land. Regeringen er nødt til at gøre sig klart, at ikke alle kan benytte offentlige transportmidler.

I flere måneder har skatteministeren forhandlet med K og V, og vi var villige til at indgå en aftale om en grøn ejerafgift, men det var tilsyneladende ikke godt nok, for der skulle flere penge i kassen. De 3 forslag og resten af pakken handler ikke kun om et provenu på godt 3 mia. kr. Det handler i høj grad om regeringens overordnede økonomiske og politiske strategi eller mangel på samme, om regeringens troværdighed eller mangel på samme. Men lad mig først tage fat på den økonomiske side af sagen.

Ingen kan vel rigtig blive klog på regeringens økonomiske strategi. Selvmodsigelse på selvmodsigelse præger jo de økonomiske ministres meldinger. I foråret har regeringen brugt mange kræfter på sin farvestrålende pjeces »Danmark som foregangsland«. Senest har man fremlagt den økonomiske fremskrivning »Danmark år 2005«. I disse publikationer hævder man rask væk, at det går utrolig godt med dansk økonomi, at et af vores resterende problemer er det høje skattetryk, og at skattetrykket skal sænkes i fremtiden.

Samtidig har man gjort alt, hvad der stod i ens magt, for at benægte rygter om et økonomisk indgreb. Inden blækket var tørt på de flotte pjecer, har man i nattens mulm og mørke forhandlet sig frem til en rigtig gammeldags skatte- og afgiftspakke med SF og Enhedslisten. Regeringen havde jo gerne set en stramning af økonomien på 5 mia. kr. Man var sågar klar til at bryde skattereformen for at nå sit mål. Hvor er troværdigheden henne? Og hvad skal danskerne egentlig tro på? Hvad bliver det næste?

Her til morgen kan vi så høre finansministeren udtale, at der blot bliver behov for små stramninger i resten af 1997. Kan regeringen overhovedet finde ud af, hvad den selv mener? Man kan betvivle det, og man kan på skatteydernes vegne have bange anelser.

Takket være Enhedslistens hovedbestyrelse blev det økonomiske indgreb ikke så omfattende, som der var lagt op til. Man kom nemlig ikke igennem med en stramning af indkomstskatten. Spørgsmålet er imidlertid, om planerne om en stramning af indkomstskatten nu er lagt i skuffen. Personlig tvivler jeg på det. Det forslag skal såmænd nok dukke op igen. Garantierne

fra regeringens side om det modsatte er i hvert fald ikke meget værd.

Fra konservativ side har vi i længere tid sagt, at der formentlig var brug for en stramning af den økonomiske politik. Vi ønskede en klart strammere finanslov end den, regeringen fik vedtaget ved hjælp af venstrefløjens. Men det er også vores krystalklare opfattelse, at skal den økonomiske politik strammes, så er det det offentlige forbrug, der skal holde for. Det offentlige forbrug vokser, og det vokser formentlig stærkere i 1997, end regeringen hidtil har skønnet, så her kunne man godt tage fat, men det tør regeringen ikke.

I stedet vælger man i god socialdemokratisk tradition at give skatteskruen endnu en tak. Vanen tro skal en udvalgt gruppe holde for rent økonomisk. Man har denne gang valgt at lade bilejerne holde for, selv om den danske bilbeskatning er verdens højeste. Med afgiftsforhøjelserne har regeringen valgt økonomisk side. Skal økonomien strammes, så er det skatteinstrumentet, man vil anvende, og det til trods for løfterne om skattelettelse. Hvis afgiftspakken ikke er godt for andet, så er den da i al fald godt for, at den danske befolkning nu ved, hvor den har regeringen.

Det gælder også politisk, for her har regeringen også valgt side. Regeringen har med sine forslag tonet rent flag. De borgerlige partier har end ikke været indkaldt til et eneste møde. Man har alene haft ønske om at lave noget med venstrefløjens. Havde regeringen lagt et konstruktivt forslag på bordet, som ikke var et forslag om flere skatter, men derimod et forslag om en begrænsning af det offentlige forbrug, var vi med glæde gået ind i forhandlingerne.

At regeringen nu utvetydigt har valgt politisk side, tegner ikke godt for de kommende finanslovforhandlinger. Fra konservativ side vil vi forhandle konstruktivt om næste års finanslov, men prisen for en aftale er nu vokset meget kraftigt. Enten kommer regeringen til at give indrømmelser, meget markante indrømmelser, eller også må man vende sig mod sit parlamentariske grundlag, SF og Enhedslisten. Så kan finansloven for 1998 jo også komme til afstemning i Enhedslistens hovedbestyrelse. Det skal nok blive spændende.

Jeg vil så vende mig til noget af det mere tekniske i lovforslaget, men jeg skal gentage, at vi fra konservativ side beklager, at vi ikke fik en aftale omkring lovforslag nr. L 157 og L 158.

Aftalen ville være blevet til noget, hvis vi kunne have fået den lovede provenuneutralitet.

Så vil jeg kommentere lovforslag nr. L 252. Jeg skal ikke lægge skjul på, at jeg synes, at lovforslaget er meget rodet. Det går bl.a. ud på indførelse af minimumsværdi på detailforhandlernes indkøbspris tillagt 5 pct. Reglerne var underkastet en ændring her i Folketinget, hvor de blev vedtaget i 1996, og hvor der blev indført forbud mod prisaftaler.

Der er fra importørerne bl.a. rejst spørgsmål om EU-medholdeligheden i det forslag, som man nu har lagt op til. Men jeg må sige om det her forslag – den socialdemokratiske ordfører var inde på det – at regeringen jo godt var klar over, problemstillingen ville opstå, for det havde branchen jo gjort opmærksom på, da vi behandlede forslaget dengang.

Men uanset EU-medholdelighed så er der tale om en ny skat, som vil gøre bilerne dyrere. Mange forhandleres avance er nemlig ikke engang 5 pct., og derfor forventer man da også et provenu på 500 millioner om året. Fradrag for airbags reduceres væsentligt, og samtidig indfører man en ny afgift for biler uden airbags, men alt i alt, som det fremgår af forslaget, vil det betyde en fordyrelse på 2.600 kr. pr. bil.

Man afskaffer med forslaget stykafgiften for varebiler, og der indføres en fast afgift. Samtidig ophæves halvdeleloven. Det er muligt, at tiden er løbet fra halvdeleloven, men det betyder ikke nødvendigvis, at det skal udløse nye afgiftsforhøjelser. Endelig vil man straffe private, der ejer en varebil, med tillæg på 5.000 eller 1.000 kr. afhængigt af bilens størrelse, og det gælder også for allerede indregistrerede biler.

I det hele taget synes jeg, at det her forslag er meget problematisk. Jeg synes, der mangler nogle overgangsregler, som også sikrer de forhandlere, som allerede har bestilt biler hjem, men det synes jeg vi skal kigge på i udvalget, og dér håber jeg da, at skatteministeren vil være positiv over for at se på noget.

Så vil jeg endelig sige om lovforslag nr. L 252, at jeg synes, at bemærkningerne til forslaget er decideret vildledende og meget politiserende. Jeg har faktisk ikke set noget sidestykke i de snart 3 år, jeg har siddet i Folketinget.

Må jeg sige til skatteministeren, når man i forslaget omkring fordelingsvirkninger skriver følgende:

»Bilister med nyere biler tilhører typisk husstande med pæne indkomster, heraf nogle, hvis indkomster har været lavt beskattede, men som

gennem betaling af registreringsafgift alligevel indirekte bidrager med deres del af skattebetalingen.«

Det hører jo ikke hjemme i et lovforslag.

Så er der den anden del af forslagene. Det er omkring passagerafgiften på flyvning. Der hæver man afgiften fra 65 til 75 kr. Det betyder 150 kr. på en returbillet på indenrigsflyvningen.

Jeg er for så vidt enig i betragtningerne omkring det EU-retlige aspekt, og jeg ved også, at regeringen har problemer, og at der har været sendt en åbningsskrivelse til regeringen, men det betyder jo ikke nødvendigvis, når EU klager over det her, at vi så skal hæve afgifterne. Der var også mulighed for eventuelt at undersøge det, som branchen selv har foreslået, nemlig en fast afgift på 75 kr. også på en returbillet.

Man angiver i øvrigt i bemærkningerne til det her forslag, at en del af udgiften vil blive afholdt af branchen. Det synes jeg er en relativt ringe trøst for dansk indenrigsflyvning, som kan risikere at bukke under mere eller mindre for de her permanente krav om konstante stigninger. Det er jo ikke det eneste sted, hvor flybranchen er ramt. Senere i dag skal der jo behandles et andet forslag om de skattefrie godtgørelser. Dér får man også et hak i tuden.

Der har af flere i dagspressen bl.a. været rejst spørgsmål om, hvorvidt forslaget i virkeligheden ikke har til formål at styrke DSB. Det er en meget nærliggende tanke og vel også det egentlige formål. Regeringen skønner selv, at forslaget vil betyde en nedgang i passagertallet på 5-10 pct. Jeg synes ikke, det er rimeligt på den måde at gå til angreb mod denne her branche, som nu må holde for.

Så er der spørgsmålet om afgiftsdifferentiering af benzinen afhængigt af benzenindholdet og reducere af tilskuddet til ultralet diesel. Jeg vil sige, at der i de forslag er tanker, som Det Konservative Folkeparti er meget positive over for. Afgiftsdifferentiering, når det har et konkret miljøformål, og det har det i dette tilfælde, er helt overordnede tanker, vi kan støtte.

Det er min opfattelse, at der ligger nogle problemer med den anden del af lovforslaget, som også Enhedslisten tidligere har rejst, nemlig omkring den ultralette diesel, men det kan vi jo kigge på i udvalget.

En del af de afgifter, der er bebudet, skal gå til den offentlige transport. Billetpriiserne skal sænkes 10 pct. Så afslutningsvis vil jeg kun sige det samme, som fru Mariann Fischer Boel også har sagt: Det er en skævvridning mellem by og land. Vi kan ikke afskaffe privatbilismen.

Med disse bemærkninger vil jeg sige, at Det Konservative Folkeparti ikke kan støtte de to af forslagene. Vi vil overveje, om vi kan støtte forslaget om differentiering af benzinafgiften.

(Kort bemærkning).

Elisabeth Arnold (RV):

Som sædvanlig var det en velforberedt og velargumenteret tale, den konservative ordfører holdt, og det vil jeg gerne give credit for.

Jeg synes, det klæder Det Konservative Folkeparti at sige rent ud, at man havde været villig til at indgå en aftale om en grøn ejerafgift. Det er bare ærgerligt, at Det Konservative Folkeparti ikke fik lov af storebroder. Det var helt klart, at Venstre ikke ønskede, at der skulle indgås en aftale på det her område, men jeg synes, at Det Konservative Folkeparti skal påskønnes, at de faktisk vidste, hvad det drejede sig om og syntes, det var en god linje, der var lagt. Og det synes jeg vi skal huske til senere.

Fru Gitte Seeberg var jo også helt konsekvent, da hun sagde, at hvor der er en afgiftsdifferentiering, som er klart begrundet i miljøhensyn, dér støtter man det. Det er jo også det, forskellen på benzenholdig og benzenfattig benzin drejer sig om. Derfor er jeg klar over, at når Det Konservative Folkeparti får mandet sig op til at gøre sig fri af Venstre, så kan vi altså igen få dem i tale på miljøpolitikens område. Det synes jeg er positivt.

Men jeg har et enkelt spørgsmål til fru Gitte Seeberg, for det fremgik jo, at Det Konservative Folkeparti også var imod forslaget om ændring af airbagfradraget, sikkerhedspudefradraget. Jeg vil gerne spørge fru Gitte Seeberg, om hun fuldt ædrueligt og helt konsekvent kan sige, at det er fuldstændig rimeligt, at man har et fradragssystem i øjeblikket, der gør, at fradraget for airbags er større end de omkostninger, der er ved at installere dem. Er det virkelig rimeligt, vi skal have sådan et system?

(Kort bemærkning).

Frank Aaen (EL):

Jeg må starte med at gentage mit spørgsmål fra før: Mener Det Konservative Folkeparti, at der er brug for en indsats, der får personer fra at bruge biler til i højere grad at bruge kollektiv trafik? Mener Det Konservative Folkeparti, at der er brug for sådanne initiativer, og hvilke vil man i givet fald foreslå? Det var det ene spørgsmål.

Det andet spørgsmål er, når fru Gitte Seeberg bekymrer sig for statsfinanserne, om vi så kan være sikre på, at fru Gitte Seeberg og De Konservative vil være med til at gribe ind et af de steder, hvor pengene for alvor fosser ud, specielt til de rigeste. Her tænker jeg på arveafgiften, formueafgiftens afskaffelse og det skrå skatte-loft, som alt i alt næste år koster staten 3,4 mia. kr., der udelukkende går til de rigeste i dette land. Vil man være med til at gribe ind over for dette misbrug af offentlige midler?

Og nu, hvor der er et par stykker, der har været inde på Enhedslistens bestyrelse på en måde, så det lyder, som om man synes, det er en underlig ting, at man spørger sit bagland, inden man godkender nogle ting her på Christiansborg, vil jeg bare sige, at i Enhedslisten synes vi, det er en god ting, og jeg kan anbefale andre partier at gøre det samme. Spørg baglandet, det bliver man klogere af.

(Kort bemærkning).

Jacob Buksti (S):

Jeg har en bemærkning i forlængelse af det, den radikale ordfører lige nævnte foranlediget af fru Gitte Seeberg, som sagde, at regeringen ikke havde villet forhandle til anden side, og at man ikke var blevet inviteret. Mig bekendt er der fremsat to forslag, L 157 og L 158, om en grøn ejerafgift og om airbags. De er fremsat den 30. januar her i Folketinget, og vi skriver i dag den 13. maj. Det er rigtigt, som også den radikale ordfører sagde, at der var forhandlinger, hvor vi fik indtryk af, at Det Konservative Folkeparti faktisk var positivt indstillet over for det, men så skete der jo nogle ting, som gjorde, at De Konservative parkerede deres selvstændighed i Venstres inderlomme, og siden brød forhandlingerne sammen.

Jeg vil påstå, at det er Venstre og De Konservative, som har taget bilfolket som gidsler i denne sag i en meget plat spekulation i et folketingsvalg, og derfor har vi den situation, vi nu står i.

Jeg forstod på det, fru Gitte Seeberg sagde omkring flyafgiften, at man skulle overveje at sætte afgiften på udenlandspassagerer ned. Så vil jeg bare sige til fru Gitte Seeberg, når nu fru Gitte Seeberg er så optaget af statsfinanserne, at hvis vi afskaffede den afgift – for det kunne vi jo gøre – så mangler vi altså 75-100 mio. kr. Det kunne da være spændende at høre, hvor de skulle komme fra.

(Kort bemærkning).

Gitte Seeberg (KF):

Først til fru Elisabeth Arnold omkring fradraget for airbags: Når vi har forhandlet så længe med skatteministeren, som vi rent faktisk gjorde, så skyldes det jo, at vi var enige i hovedlinjerne, som lå i det skatteforslag, som ministeren havde fremsat, men for os har det hele tiden været et ultimativt krav, at den samlede beskatning på bilerne ikke øges.

Vi havde måske gerne set, at det forslag, som skatteministeren var kommet med, var gået i en anden retning, hvor man havde sænket registreringsafgifterne yderligere, så bilerne var blevet billigere at købe. Så kunne vi have fået skiftet noget af den gamle bilpark ud, som jo også, må man sige, kan være af stor miljømæssig interesse. Det skal være billigere at købe, men gerne dyrere at bruge.

Til hr. Frank Aaens spørgsmål, om vi vil gribe ind for at indføre nye formueskatter, er svaret nej.

Endelig til hr. Jacob Buksti: Hverken Venstre eller Det Konservative Folkeparti har taget befolkningen som gidsler i denne her sag med bilafgifterne. Regeringen kunne jo have valgt at tage forslaget af bordet, hvis vi ikke havde kunnet blive enige.

(Kort bemærkning).

Frank Aaen (EL):

Alle partier på Christiansborg kalder sig grønne, for det er jo moderne. Men det grønne og det økologiske måles jo på, om man er klar til at handle og gøre noget ved det.

Der må vi notere os, at både Venstre og De Konservative i dag åbent her fra talerstolen har erklæret, at det største og mest vildtvoksende miljøproblem, vi har i øjeblikket, nemlig det fra transportsektoren – bl.a. fordi privatbilismen og lastbiltrafikken drøner derudad – har man ikke engang øje for og benægter, at det er der.

Selvfølgelig kan man så ikke kritisere, at V og K ikke har nogen forslag til at gøre noget ved det. Jeg synes bare, man skal være opmærksom på, at V og K ikke mener, vi har noget problem med miljøet på transportområdet. Det er hårdt kost.

Jes Lunde (SF):

Jeg så i avisen her til morgen, at der var en avis, der havde døbt vores aftale fra mandag den 5. maj for buskortforliget. Det synes jeg er et godt udtryk, for det drejer sig jo meget om trafikpoli-

tik. Det er en fornuftig trafikpolitisk justering, som bl.a. drejer sig om at nedsætte priserne i den kollektive trafik.

Når det er helt nødvendigt at gribe ind i trafikpolitikken, så skyldes det jo, at privatbilismen stiger og stiger. Der er 60 pct. flere biler på vejene i dag, end der var i 1980. Og der må man jo spørge sig selv: Skal vi have flere og flere og flere biler? Er det en målsætning for nogen?

Man kan blive lidt i tvivl, når man lytter til Venstres og De Konservatives ordførere. Måske er det det, de mener. Lad os få endnu flere biler. Lad os få en fordobling af bilantallet siden 1980. Jeg har svært ved at tro, at der er ret mange andre, der synes, der er noget fornuftigt perspektiv i det. Vores biltrafik er ved at sande til. Der bliver længere og længere køer, mere og mere ventetid på at komme igennem byerne.

Derudover har vi forureningsproblemet både lokalt, hvor bilosen forpester byerne, og nationalt, ved at trafikens bidrag til CO₂-forureningen stiger i disse år lige præcis i den periode, hvor vi har lovet os selv, at det skulle falde. Danmark har jo tilsluttet sig FN-aftalerne i Rio om at nedbringe CO₂-udslippet. Transportsektoren skal selvfølgelig også komme med sit bidrag. Og sådan som politikken har været indtil nu, har der ikke været nogen som helst chancer for at nedbringe CO₂-forureningen fra trafikken. Tværtimod, det eneste, der var helt sikkert, var, at det blev værre og værre og værre.

I SF ser vi den aftale, der nu er indgået, som kimen til at begynde at dreje udviklingen den modsatte vej. Det, vi har lavet nu, er slet ikke nok. Det er slet ikke nok, men det er da en begyndelse. I de sidste mange år er det at køre i bil faktisk blevet billigere og billigere og billigere målt i faste priser, samtidig med at det er blevet dyrere og dyrere at køre i kollektiv trafik.

Og det er jo fuldkommen meningsløst, når vi politisk godt ved, at det er det modsatte, der miljømæssigt er brug for. Derfor synes jeg, det er utrolig glædeligt, at vi nu er begyndt at dreje udviklingen bare en lille smule den anden vej, og at vi for en gangs skyld kan finde ud af at sætte taksterne ned i den kollektive trafik i stedet for at sætte dem op og op og op.

Det, vi får nu, er en 10 pct.s takstnedsættelse i den kollektive nærtrafik, altså i al den trafik, der har med pendlere at gøre: HT-busser, S-tog, de amtslige trafikselskaber og DSB regionaltrafik. Det synes jeg er et meget vigtigt signal at sende til folk.

Vi får samtidig også gjort det billigere for børn at benytte den kollektive trafik, sådan at det antal år, man kan køre på børnebilletter, bliver sat op. Det er ikke, når man bliver 12 år, man skal over på voksenbillet, det er fremover først, når man bliver 15 år. Også det synes jeg er en meget god ting.

Venstre siger så, at kollektiv trafik ikke er noget, man kan bruge i landdistrikterne. Det synes jeg er for flot en bemærkning. Der er jo ikke nogen af os, der forestiller sig, at vi kan afløse bilerne totalt. Det er ikke sådan, at vi nu siger, at så er det slut med at køre i privatbiler og nu skal vi have busserne ud overalt og så skal der kæmpestore tomme busser ud at køre rundt ude på landet. Det er jo ikke meningen med det her, overhovedet ikke.

Jeg stoler på, at trafikskaberne hele tiden er i stand til at vurdere, hvor det er klogt, hvor det er rationelt at etablere kollektiv trafik. Og det er det ikke overalt i landet, og derfor vil bilen stadig væk have en placering i vores transportmønster. Men det groteske er jo i dag, at der er masser af mennesker, som vælger bilen på strækninger, hvor der er udmærket og velfungerende kollektiv trafik. Det er jo virkeligheden i dag, fordi det er så billigt at køre i bil, og fordi det er så dyrt at køre med tog og bus. Og den situation er vi nødt til at vende.

Jeg tror, det var Venstres ordfører, der sagde, at de her forhandlinger var åbenbart nogle, der var blevet lavet af københavnerne for københavnerne. Det er forkert. Der har i hvert fald siddet én med ved forhandlingsbordet, som bor på landet. Men selv om jeg bor på landet, kan jeg da godt røbe her, at bare i min bitte husstand bruger både min kone og det ene af mine børn kollektiv trafik hver dag, selv om vi bor på landet. Jeg kører så i bilen, fordi jeg skal derhen, hvor jeg skal. Jeg kommer så til at få nogle dyre omkostninger ved at transportere mig, og min kone og mit barn kommer til at få nogle billigere. Det synes jeg er helt fair. Det har jeg ingen problemer med.

Min hjemlige avis, Aalborg Stiftstidende, havde interviewet en masse mennesker, dagen efter at vi havde lavet aftalen, for at høre, hvordan folk reagerede på det. Jeg var glad for at se, at der i virkeligheden var en meget positiv reaktion fra folk. Langt de fleste syntes grundlæggende, at det her var i orden. Det var i orden at gøre det dyrere at køre i bil og billigere at bruge den kollektive trafik.

Den måde, vi gør det dyrere at køre bil på, er jo, at det bliver dyrere at anskaffe en ny bil. Vi får fjernet nogle af de urimeligheder, der har været, hvor bilforhandlerne har kunnet spekulere i at køre med nulavance og så kunstigt få registreringsafgiften ned. Vi får luget ud i de alt for gunstige fradrag, der har været givet på airbags, hvor der har været en overkompensation, for også dér har der været en fidus for branchen.

Jeg tror, det var Lars Bang fra Autobang, der på et tidspunkt var ude at sige, at de her airbagsfradrag var såmænd så gode, at hvis han tog en Skoda og proppede tilstrækkeligt mange airbags ind i den, så kunne han forære den væk og endda tjene penge. Det illustrerer vel meget godt, at det har været helt vildt overkompenseret, og det er man selvfølgelig nødt til at justere ned og få ind på en naturlig bane igen.

Vi gennemfører samtidig skatteministerens forslag om en grøn ejerafgift, hvor vægtafgiften bliver omlagt fra det nuværende system til efterhånden at være afhængig af bilernes brændstoføkonomi. Det synes jeg selvfølgelig er utrolig fornuftigt, for SF fremsatte jo et beslutningsforslag allerede for en 4-5 år siden her i Folketinget, hvor vi var et flertal, som sagde: Vi skal efterhånden have bilbeskatningen over på at være afhængig af brændstoføkonomien, så vi giver et klart incitament til, at folk vælger den mest muligt benzinøkonomiske bil og lader benzinslugerne stå. Så det synes jeg er meget glædeligt.

Da vi havde skatteministerens forslag til første behandling, kunne vi ikke støtte det, fordi det var kædet sammen med, at man samtidig satte registreringsafgiften ned, og det gjorde man i realiteten ved, at man lod være med at regulere nogle trin i den. Nu ser det jo helt anderledes ud, nu kan den nye grønne ejerafgift ses, samtidig med at vi har et forslag om registreringsafgiften, som bliver sat op med 1 mia. kr. Det synes vi klart nok, der er mere politisk perspektiv i med de miljøproblemer, vi står over for.

Vi laver også nogle ændringer i beskatningen af varebiler. Og her synes jeg måske, det er vigtigt at sige til Venstres ordfører, at det, det drejer sig om, er privat benyttelse af varebiler. Det drejer sig jo ikke om den erhvervsmæssige benyttelse, hvis det er landbrugserhvervet, man er bekymret for. Men den private benyttelse af varebiler er jo ikke specielt hensigtsmæssig.

Jeg fik en henvendelse fra et ungt par, som havde tænkt sig at klare sig med en varebil, for-

di det var nu billigere at få biler på gule plader. For at få plads til hele den bitte familie havde de til gengæld købt en så stor og tung varebil, at der var plads til tre på forsædet. De skulle så flytte to tons isenkram med sig rundt, hver eneste gang de transporterede sig. Og det er jo ikke meningen. Det er jo ikke en energimæssig fornuftig måde at te sig på, at sådan en lille familie skal flytte rundt på to tons bil for at blive transporteret rundt. Så det er meningen at lukke det hul, det er meningen at gøre det dyrere at købe de tunge varebiler og bruge dem til privat kørsel.

Der har været rejst indvendinger mod nogle detaljer i det, bl.a. ikrafttrædelsen omkring varebiler. Jamen det er da selvfølgelig noget, vi kan diskutere. Vi lytter da til alle de indvendinger, der er til et lovforslag, og diskuterer, hvordan tingene klogest udformes, men det er helt afgørende for os, at vi ikke rokker ved sigtet med det her. Sigtet er at lukke det hul, der har været. Vi skal ikke have en tilskyndelse til, at folk køber tunge varebiler og kører rundt i dem. Det er ikke meningen med det, og vi skal ikke have en mulighed for at undvige bilbeskatningen ved at gå over på gule plader.

Flyafgiften kan vi også støtte. Vi havde gerne set en afgift på hurtigfærger også. Vi har jo nogle EU-problemer her, hvor EU har et fuldstændig tåbeligt direktiv om, at man ikke må lægge afgifter på flybrændstof og færgibrændstof. Det er fuldstændig meningsløst og ikke til at forstå nogen steder hen, men sådan er det jo altså. Derfor er vi nødt til at kigge på andre muligheder, og så laver vi en afgift pr. plads i indenrigs-flyene.

Jeg forstod på den socialdemokratiske ordfører, at Socialdemokratiet også var interesseret i at diskutere hurtigfærger. Jeg kan sige, at det jo er et tema, som SF har rejst i forhandlingerne, men som vi ikke nåede at finde tekniske løsninger på i forhandlingerne. Men SF er parat til når som helst at indgå en aftale med vores forligspartnere om, at vi også tager fat på hurtigfærgerne. Det kunne så være en aftale, som vi indgik nu, om, at til efteråret kommer der en afgift på hurtigfærger, for det er selvfølgelig meningsløst at flytte trafikken over på dem. Den trafik, der skal flyttes væk fra fly, skal flyttes over på tog.

Vi er også meget tilfredse med den differentiering, der kommer i forhold til benzen, så vi gradvis får benzenproblemet elimineret og får det her kræftfremkaldende stof fjernet.

Alt i alt synes jeg, det er en utrolig fornuftig trafikpolitisk aftale, vi har lavet her. SF kan støtte den helhertet.

Det Konservative Folkeparti var inde på, at der jo også havde været nogle andre ting på tegnebrættet. Det er jo velbeskrevet i aviserne, at det har der været. Der var også dele, der faldt væk, som vi syntes det havde været udmærket at få med, men sådan er vilkårene nu engang. Den aftale, der kunne opnås enighed om blandt alle partierne, er den, der ligger her. Vi synes, det er fornuftigt at gennemføre den, og vi støtter den.

(Kort bemærkning).

Niels Anker Kofod (V):

Det var jo en meget smuk tale for den kollektive trafiks velsignelser, og det medførte jo også, at hr. Jes Lunde fik sagt, at det var en økonomisk fordel for ham og hans familie.

Men jeg vil gerne spørge: Hvad mener hr. Jes Lunde med kollektiv trafik? Flyafgiften rammer jo netop den kollektive trafik, vi har på Bornholm. Vil hr. Jes Lunde påstå, at Mærsk, der flyver Bornholm, ikke er kollektiv trafik? Vil han også påstå, at Bornholms Trafikken heller ikke er kollektiv trafik? Vi får i hvert fald én ting. Vi får en fordyrelse af transporten fra Bornholm til det øvrige land.

Synes man, at det er et led i den kollektive trafiks skønånd, at vi skal betale 150 kr. ekstra pr. billet for at komme til København retur. Den rejse er i forvejen så dyr, at almindelige folk ikke kan bruge fly som kollektiv trafik. Vi har et kollektivt trafiksselskab på øen, som kører udmærket, men det kan ikke erstatte personbilerne.

For øvrigt kan jeg sige, at den bornholmske biltrafik er dobbelt så dyr som den, hr. Jes Lunde har i Jylland. Fordi vi har halvt så store afstande at køre, koster det dobbelt så meget at køre dem.

Jeg synes, at det var et udmærket foredrag. Men hvad vil hr. Jes Lunde mene om kollektiv trafik på Bornholm?

(Kort bemærkning).

Henning Grove (KF):

Der har været megen diskussion, om det her berører landsbysamfundene. Det berører nok især de unge familier med børn ude i landsbyerne, når de skal køre ét sted hen med børnene og et andet sted hen på arbejde, og far og mor møder ikke samtidig og arbejder ikke samme sted. Skal man holde liv i landsbyerne, er man

næsten nødt til at give mulighed for, at de børnefamilier har to biler.

Det, at man har to biler, opvejes noget af, at husene er lidt billigere. Det er derfor, man kan vælge at bo derude. Men hvis man fratager dem muligheden med bilerne, så flytter man ikke ud til de små byer, og så går det ud over landsby-samfundene. Så er det ikke et spørgsmål om, hvordan man har det i dag.

Det er et spørgsmål, om man tror på fremtiden, om man skal nedlægge landsbyerne for at kunne lave god kollektiv trafik i København, i Aalborg, i Århus, hvor man kan lave en god kollektiv trafik. Fint. Men det kan man ikke ude i landsbyerne.

Må jeg sige om varebiler: Der har man jo betalt. Hvis man trækker moms fra, må man overhovedet ikke køre privat i en varebil. Hvis man vil køre privat i en varebil, skal man betale moms af den. Det indførte vi for at hjælpe de små erhvervsdrivende: den lille købmand, den lille smed, der ikke havde råd til to biler, men hvor de så dog havde en mulighed for at køre privat i varevognen. Det skal også gøres dyrere.

Dette gør det sværere ude i de små landsby-samfund. Alt det her virker i den forkerte retning. Det gør Danmark skævere.

(Kort bemærkning).

Flemming Hansen (KF):

Hr. Jes Lunde sagde to gange i sin tale, at dette er en trafikpolitisk aftale, vi har indgået. Og det er rigtigt; det er naturligvis trafikpolitik, når man nedlægger Beldringe Lufthavn og andre lufthavne, som ikke har en chance for at klare sig efter dette forlig, som venstrefløjen i Folketinget har lavet. Det er for at fremme forbindelsen over Storebælt, forstår jeg.

Det mærkelige er, at det jo i virkeligheden er at flytte folk fra én kollektiv trafikform til en anden, så det hænger ikke sammen. I virkeligheden er det måske alene, fordi man vil disse lufthavne til livs, og at man vil indenrigsflyvningen til livs for at fremme den anden form for kollektiv trafik. Det virker ikke hensigtsmæssigt.

Så må jeg sige, at jeg er helt enig med hr. Henning Grove i det, han sagde om de små varebiler, men jeg fornemmede næsten på hr. Jes Lundes tale, at der var en åbning med hensyn til den tilbagevirkende kraft, der klart ligger i dette lovforslag. Jeg vil gerne spørge, om hr. Jes Lunde vil udbygge det, således at denne afgift kun skal gælde for nye biler. Det ville ikke

være rimeligere, end at der kommer en afgift, men det ville være bedre end den situation, der er lagt op til.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Når forligskredsen har været samlet og vi kender forligskredsen, er vi godt klar over, at det, man har været mest optaget af, selvfølgelig har været, at man kunne få nogle skillinger i kassen, og så tænker man ikke så meget på, hvad man kommer til at skade.

Men jeg vil da alligevel gerne spørge hr. Jes Lunde, om han slet ikke har haft nogen overvejelser om, i forbindelse med at man nu pålægger flyforbindelserne en afgift på 75 kr. pr. passager for indenrigsflyvningen, at det vil komme til at betyde en eventuel nedlæggelse af flyruter. Her tænker jeg bl.a. på Thisted. Og jeg vil gerne sige, at en flyrute som den til Thisted, der bliver betjent af et 18-personers-fly, men som dækker det behov, som man har i et område med ca. 50.000 mennesker, formentlig ikke vil have mulighed for at overleve, efter at man skal til at betale en pris på 1.700 kr. for en returbillet. Jeg synes, det er fantastisk.

Men jeg vil da gerne spørge, om man har overvejet og diskuteret, om det kan sidestilles med de områder, hvor man får EU-midler, netop fordi det er områder, som har problemer, og om man dér kan tage hensyn til, at man kan blive fritaget for denne afgift. Det er katastrofalt for et område som Thy, og jeg nævner det, fordi jeg ved, hvad det har betydet for os, at der netop er flyforbindelse dertil.

(Kort bemærkning).

Gitte Seeberg (KF):

For mig lød det, som om hr. Jes Lunde måske havde misforstået forslaget, for som jeg hørte ordførertalen, blev der sagt, at dette forslag ikke ville gå ud over erhvervslivet, men det ville gå ud over private, som køber varebiler.

Men dette forslag om afskaffelse af stykafgiften har i høj grad erhvervsmæssige konsekvenser, for der er jo tale om en forhøjelse af registreringsafgiften, og det er bestemt også et forslag, som rammer de mindre næringsdrivende.

(Kort bemærkning).

Jes Lunde (SF):

Først til hr. Kofod: Nej, jeg tror faktisk ikke, at aftalen er nogen fordel for min familie. Den del af den, som kører med kollektiv trafik, får det

bedre. Til gengæld bliver bilisterne jo hårdt ramt, ikke sandt? Det kan jeg givetvis få den ene side af salen til at syng med på.

Men jeg bærer med smil min byrde. Jeg har ingen problemer med, at det bliver dyrere at køre i privat bil. Jeg kan da godt røbe, at SF havde gerne set, at der var blevet et hårdere indgreb på dette område. Vi er klar til at forhøje benzinpriiserne, vi er klar til at forhøje registreringsafgiften yderligere, for vi mener det alvorligt, at vi er nødt til at få flyttet mest muligt af trafikken væk fra de private biler.

Det er ikke det samme som at forbyde dem, det er ikke det samme som ikke at erkende, at de har en nødvendig funktion. Det har de. Der er steder, hvor den kollektive trafik ikke kan komme ud. Men vi er nødt til på alle de strækninger, hvor folk står og skal vælge imellem det ene og det andet – og der er i titusindvis af mennesker, formentlig endda i hundredtusindvis af mennesker, som har et reelt valg, som står og kan vælge imellem at tage den kollektive trafik eller at bruge bilen på den samme strækning – dér er vi nødt til at gøre det favorabelt at bruge den kollektive trafik.

Så synes jeg i øvrigt, at hr. Kofoeds indlæg var et stjerneeksempel på, hvordan man kan argumentere. Det synes jeg virkelig var imponerende. På Bornholm har man det problem, kan jeg forstå, at der kører man ikke så meget i bil, for man har ikke så langt til arbejde. Man kører kun de her omkring 10.000 km om året, hvor andre måske kører 20.000 km om året, og det er synd, ikke, for det er voldsomt dyrt kun at køre 10.000 km, hvor andre kører 15.000-20.000 km. Det kunne man forstå. Det er klart.

Kære venner: Hvis man regner ud, hvilke transportomkostninger den enkelte har, om man skal flytte sig 10.000 km i bil eller 20.000 km, så tror jeg godt, alle hurtigt kan regne ud, at den, der kun har behov for at køre kort, har den laveste omkostning og dermed alt andet lige burde have det største smil på.

Men jeg kan forstå, at det gælder ikke for hr. Kofoed, og det gælder ikke, når man er fra Bornholm. Det er jeg ked af at høre, men hvis de tænkte sig en lille smule om, de kære bornholmere, kunne de se, at i hvert fald det eksempel, som hr. Kofoed kunne traktere med heroppe, var et eksempel på, at de er i en ganske god situation.

Så var flere heroppe og bekymre sig om forskellige flylinjer, og hr. Flemming Hansen gav os også et godt eksempel på, hvordan man kan

argumentere. Hr. Flemming Hansen sagde, at det her jo ikke hænger sammen, for man flytter blot passagerer fra den ene form for kollektiv trafik til den anden, og så er man nået lige vidt.

Det er man jo ikke. Der er pokker til forskel på det energiforbrug pr. passager, der er på fly og så i tog. Derfor er der ganske god mening i at flytte mennesker fra flytrafik og over til togtrafik. Hver gang vi får flyttet nogen, sparer vi energi, og vi bidrager til at løse det alarmerende problem, vi har med CO₂-udslippet fra transportsektoren, som stiger og stiger og stiger på et tidspunkt, hvor vi har lovet, at det skal falde.

Det er ikke kun SF, der har lovet, at det skal falde. Venstre og De Konservative har i deres regeringstid tilsluttet sig målsætningen om, at CO₂-udslippet skal ned. Det har man åbenbart fuldstændig glemt nu. Eller kunne vi så ikke snart få at vide, hvordan man på den borgerlige side har tænkt sig at indfri de løfter, man har givet i FN om at nedsætte CO₂-udslippet?

Vi arbejder for det. Vi gør noget i praksis for det, også selv om det er besværligt, også selv om det skaffer os fjender. Selvfølgelig gør det da det. Selvfølgelig er der da SF'ere rundt omkring med privat bil, der ringer og ømmer sig. Man skal ikke tro, at det er gratis for os. Vi ved da godt, at sådan noget her er ømt politisk stof i Danmark, men vi erkender bare, at det er nødvendigt at gøre sådan nogle ting her, hvis vi skal løse de miljøopgaver, som vi er sat til at løse.

(Kort bemærkning).

Erik Mortensen (S):

Jeg ville gerne have, om hr. Jes Lunde kan bekræfte, at der rent faktisk foregår en kraftig subsidiering af flytrafikken i dag. Vel er 75 kr. reelt 75 kr. oveni, men i sammenligning med de vægtafgifter og registreringsafgifter på biler, som vi kender i dag, er der så ikke reelt tale om en fritagelse, for ikke at sige en subsidiering, netop når vi taler om flyene?

(Kort bemærkning).

Niels Anker Kofoed (V):

Jeg vil gerne have hr. Jes Lundes kommentar til: Hvad er kollektiv trafik? Er flyselskabet, der flyver mellem Bornholm og København, kollektiv trafik? Bornholmstrafikken, er det ikke kollektiv trafik? Hvordan vil hr. Jes Lunde flytte privatbilismen over til kollektiv trafik mellem Bornholm og København? Det er spørgsmålet.

Vi har jo kollektiv trafik. Der er bare den forskel, at Mærsk kører uden subsidier. Born-

holmstrafikken får nul subsidier, men vi kan ikke flytte trafikken fra Mærsk og over til Bornholmstrafikken. Det er der ikke kapacitet til. Jeg vil godt spørge: Hvordan hænger SF's argumentation sammen?

(Kort bemærkning).

Kim Behnke (FP):

Man fik jo tårer i øjnene over den tale, hr. Jes Lunde holdt om, hvor vigtigt det er, og hr. Jes Lunde bar med smil sin byrde og ville leve op til CO₂-målsætningen, osv.

Mit spørgsmål til hr. Jes Lunde er: Sidst, hr. Jes Lunde transporterede sig fra Nordjylland til København, hvordan foregik det da? Foregik det med fly? For i givet fald har vi jo simpelt hen en hykler siddende her i Folketingssalen, nej, vi har mange, for flyveren fra Århus til Kastrop her til morgen var nemlig også fyldt med Socialdemokrater, med SF'ere og med Radikale og med forskellige andre, som politisk bakker op om denne aftale.

Dette har nemlig ikke noget som helst med miljø at gøre. Det er bare et spørgsmål om, at der skal skrubes nogle flere penge ned i statskassen.

Men et konkret spørgsmål til hr. Jes Lunde: Hvis folk fravælger at sætte sig i flyvemaskinen, men der stadig er nogle mennesker tilbage, som er tvunget til at benytte sig af flyvemaskinen, fordi det er den eneste måde, de kan komme frem på, har jeg så ikke ret i, at CO₂-emissionen pr. passager kommer til at stige temmelig kraftigt?

(Kort bemærkning).

Kristian Thulesen Dahl (DF):

Nu er det ikke svært at se, der er en skjult dagsorden i de forslag, vi behandler, og hr. Jes Lunde er nok den, der kommer tættest på den skjulte dagsorden, nemlig at det i virkeligheden handler om at få nedlagt nogle lufthavne og få folk væk fra flytrafikken.

Derfor vil jeg gerne spørge hr. Jes Lunde helt konkret: Hvad er det for nogle lufthavne, der efter hr. Jes Lundes mening er unødvendige og ikke bør være i Danmark? Hvilke lufthavne, hvis overhovedet nogen, kan vi efter SF's mening opretholde? Er Billund der stadig væk, hvis det står til hr. Jes Lunde, eller skal den også nedlægges? Beldringe på Fyn, skal den fjernes? Hvad er det for nogle lufthavne, der er væk, hvis det står til SF, når vi har fået alle folk over på tog og ikke i biler, kan jeg forstå, men i tog og busser, der så kører landet tyndt?

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Jeg stillede hr. Jes Lunde det spørgsmål, om man slet ikke har diskuteret, da man besluttede sig for de afgifter, hvilken betydning de kunne få for erhvervslivet. For der er jo lufthavne, som bliver ramt af det her.

Vi ved, at i Nordjylland er der lufthavne, som jo helt sikkert vil komme til at lukke på grund af det her, men det er så nok noget, som hr. Erik Mortensen fra Socialdemokratiet vil være indforstået med, hvis det får den konsekvens.

Jeg synes, det er lidt fantastisk, at dér, hvor man næsten ingen kollektiv trafik har, skal man opleve det her. Med tog varer det jo længere tid at komme fra Thisted til København, end det eksempelvis varer at komme i fly fra København og til Washington. Det er jo en fantastisk behandling, man giver visse dele af landet.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Ja, det er med stor forundring, jeg følger denne debat. I 1992 lavede vi en meget stor redegørelse om kollektiv trafik i dette land. Da viste det sig, at det faktisk kun var seks store byer, der havde en kollektiv trafik, der kunne bruges arbejdsmæssigt. Alt, hvad der er uden for disse byer, er betinget af privatbilismen, af knallerter og cykler.

Vi lavede en stor undersøgelse, der kostede, jeg tror 40 mio. kr. alt i alt, i 1992 og i starten af 1993 om netop den kollektive trafik i landområderne. Vi har aldrig fået løst problemet. Vi har prøvet med telebusser, vi har prøvet med busser og med taxikørsel, vi har prøvet det hele. Ikke noget af det har kunnet virke.

Så begynder man at lægge afgift på de biler, man har brugt i landområderne. Dem, man i særdeleshed rammer, det er de her halv-og-halv, hvor man bruger dem til og fra arbejde, og som man samtidig kan bruge på de gårde, der er nedlagt, og hvor man kører de små landbrug.

Man rammer fuldstændig skævt med dette forslag. Og det er ikke nogen miljøforbedring – tværtimod.

(Kort bemærkning).

Jes Lunde (SF):

Jeg er glad for, at hr. Kofoed nu begynder at spørge: Hvad er kollektiv trafik? For der er åbenbart nogen, der ikke ved det og ikke har så mange praktiske erfaringer med det. Det synes

jeg er fair nok. Jeg mener bestemt, at BornholmsTrafikken er kollektiv trafik. Vi har haft lange diskussioner her i Folketinget. Vi havde i forbindelse med sidste års finanslov diskussioner om, hvilke tilskud vi skulle give for at sikre os, at der var en velfungerende bornholmstrafik. Det tror jeg er et fællesprojekt for flere politiske partier herinde.

Men når hr. Kofoed vil have mig til at sige, at flytrafik til Bornholm er da i det mindste godt, fordi det er Bornholm – fordi ordet Bornholm er med i sætningen, så må det være godt, uanset hvor skidt det så end er – så må jeg stå af. Flytrafik er en energimæssigt voldsom dyr måde at transportere folk på, og vi er nødt til at reducere det så meget som muligt.

SF har ikke fremsat forslag om at forbyde flyvning. Det har vi ikke. Men vi har sagt, at vi er nødt til at gøre det dyrere. Vi er nødt til at gøre det sådan, at de steder, hvor folk har et valg imellem to alternativer – hvor de skal vælge imellem, om de skal flyve på en strækning, eller om de skal køre i tog – dér er vi nødt til at skubbe lidt til det valg. Vi er nødt til at skubbe til det valg, sådan at flere folk vælger at tage toget i stedet for at tage flyveren. Det er i al sin enkelthed det, det drejer sig om.

Og det er klart, at når Storebæltsforbindelsen bliver åbnet, så er der nogle lufthavne på Fyn og i den del af Jylland, som ligger nærmest Fyn, der får hård konkurrence fra DSB. Og det forstærker vi – det er jeg helt på det rene med – med den afgift, vi nu lægger på flytrafikken. Det forstærker vi, sådan at der vil være flere af de flyafgange, som ikke er så attraktive mere, og flere passagerer vil blive flyttet over til tog. Det er rigtigt. Det er godt, det er nødvendigt miljømæssigt.

Selvfølger har det nogle konsekvenser. Selvfølgelig betyder det, at der kommer nogle færre flyafgange. Måske kommer der så til gengæld flere togafgange. Og det synes jeg er udmærket. Og jeg er helt enig med hr. Erik Mortensen i, at som det er i dag, kan man jo sige, at flytrafikken indirekte er ganske kraftigt subsidieret i og med, at den slet ikke betaler de energifgifter, som andre dele af trafikken betaler.

Hr. Thulesen Dahl beder mig om en liste over, hvilke lufthavne der bør nedlægges. Jamen vi har ikke fremsat lovforslag om præcis nedlæggelse af en række lufthavne. Jeg kan bare konstatere, at når den Storebæltsforbindelse, som er vedtaget af et flertal herinde, kommer – i øvrigt imod vore stemmer, for vi brød os ikke om at

lave motorvejstrafik over Bæltet – så er der nogle lufthavne, der kommer til at gå en hård tid i møde, fordi trafikken bliver flyttet over på kollektiv trafik.

Så vi har slet ikke noget behov for at komme med en liste over, hvad der skal nedlægges. Vi lader det såmænd bare være op til markedet, og så påvirker vi selvfølgelig markedet ved med den politik, vi laver herinde, at gøre den energiøkonomisk værste del af transporten dyrere og forsøger at gøre den energiøkonomisk fornuftige del af transporten billigere. Det er i al sin gribende enkelthed det, det her drejer sig om.

(Kort bemærkning).

Niels Anker Kofoed (V):

Kan jeg forstå hr. Jes Lunde ret, når han siger, at kollektiv trafik kun accepteres, når det er statselskaber? Det må jeg forstå, for hvis det er meningen, at flytrafikken skal nedtrappes for Bornholm, så betyder det bl.a., at bornholmsk ungdom heller ikke kan deltage i sportsbegivenheder på Sjælland og i København, fordi den fordyrelse på 150 kr. betyder ret meget for idrætsudøvere.

Og hvis det skal være rigtig kollektiv trafik og energiforbrug, går hr. Jes Lunde så ind for, at den nye færge, vi laver, skal drives med sejl? For så har man virkelig opnået noget grønt, og så synes jeg, det er en udmærket idé, og så vil jeg tage hr. Jes Lunde med på sådan en sejltur. Det tager måske 12-14 timer at komme herover, men det spiller jo ingen rolle, hvis man har en god bog og ellers har god tid. Men er det det samfund, hr. Jes Lunde går ind for? Men altså: Kollektiv trafik – forstår jeg på hr. Jes Lunde – er kun, når det er statselskaber; så er det kollektivt. Alt andet er privat, og det skal nedtrappes.

(Kort bemærkning).

Kristian Thulesen Dahl (DF):

Jeg kan forstå, at SF stadig ønsker at spille med fordækte kort.

På den ene side ønsker man at påvirke markedet, hvor man ud fra den grundlæggende holdning siger, at vi skal have reduceret så meget af indenrigsflytrafikken i Danmark som overhovedet muligt. Så man ønsker altså at påvirke markedet ved at lægge afgifter på, men ønsker ikke på samme tid så klart at melde til den danske befolkning, hvad det så er for en endestation, man ønsker. Det synes jeg er uærligt.

Derfor synes jeg, at hr. Jes Lunde og SF burde fortælle den danske befolkning klart og tydeligt, hvad det er for et mål, SF har, for man ønsker vel at påvirke markedet ud fra en holdning til endestationen – hvad det er for noget, man skal ende med – ud fra et SF-synspunkt om, som hr. Jes Lunde siger, at man skal have reduceret så meget af indenrigsflytrafikken som muligt. Og så meget som muligt må vel være, at man har fået stoppet i hvert fald størstedelen af indenrigsflytrafikken ved hjælp af afgifter. Man kan vel bare blive ved med at lægge afgifter på, indtil folk holder op med at tage indenrigsflyveren.

Og så er det, jeg spørger: Vil SF ikke klart give en melding her i dag: Hvad er det for en endestation, man ønsker? Hvad er det for nogle lufthavne, som så ikke findes, efter at SF har fået indført så mange afgifter, at folk simpelt hen ikke mere tager flyveren?

(Kort bemærkning).

Jes Lunde (SF):

Hr. Kofoed er altid god for en morsom tale. Det sidste nye, kunne jeg forstå, var, at hr. Kofoed havde en fornemmelse af, at den eneste kollektive trafik, vi ville støtte, var den, der var statslig. Det kan jeg afkræfte fuldstændig. Det bliver der ikke skelet til overhovedet. Den 10 pct.-prisnedsættelse, vi laver i den kollektive trafik, kommer også til at gælde privatbaner. Den kommer også til at gælde de amtslige trafikskelskaber. Hr. Kofoed kan være fuldstændig rolig. Der vil ikke blive skelet til, om det er statsligt eller privat, ikke et sekund, for sådan er vi ikke.

Hr. Thulesen Dahl spørger så til, hvad endemålet er på det her. Hvor skal vi ende henne? Hvad er endestationen? Og det er jo fint nok at snakke om, når det er trafikpolitik. Jamen endestationen er, at vores livsform skal være miljømæssigt bæredygtig. Det er den ikke i øjeblikket.

Det ressourceforbrug, det energiforbrug, vi har med vores livsform her i Danmark og i den vestlige verden, er ikke økologisk holdbart på lang sigt, og i al sin enkelhed går det ud på for os, at det skal det være. Vi kan ikke se vores børn og børnebørn i øjnene, så længe vi bliver ved med at leve på en måde, som miljømæssigt ikke holder.

Jeg synes egentlig, det er meget enkelt. Det er opgaven. I alle former for politik, som vi fører herinde – og også i trafikpolitikken – er det opgaven at sørge for, at Danmark bliver et miljømæssigt bæredygtigt land.

Elisabeth Arnold (RV):

Man kunne fristes til at tro, at det forslag, vi behandler i dag, handlede om nedlæggelse af lufthavne. Det har været noget af det, der har optaget de tidligere korte bemærkninger meget, og det må måske være mig tilladt blot at komme med en enkelt kommentar.

Den største og mest skelsættende begivenhed for lufttrafikken i Danmark, som overhovedet er vedtaget inden for de sidste 10-15 år, har været beslutningen om at anlægge en fast forbindelse over Storebælt. Og de repræsentanter for de partier, der har været med til at tage den beslutning, som i dag har udtalt bekymring for lufthavne – det være sig Beldringe eller Billund, eller hvad det kan være – må vende blikket mod sig selv og sige, at det har været den beslutning, som har betydet noget for trafikmønsteret i det hele taget i Danmark mere end noget andet.

Ud over det har vi også haft liberaliseringslovgivningen i forbindelse med EU – en liberalisering af trafikken, som også har betydet noget for lufthavnene og har sat priserne ganske gevaldigt ned og selvfølgelig har øget konkurrencen.

Så jeg synes nok, at den omhu eller den omsorg for lufthavnene bør man måske nok reservere til en diskussion om trafikpolitik og ikke om disse meget beskedne afgiftsændringer.

Fra radikal side synes vi, det er logisk, at man har afgift på indenrigsfly, når man også har det på udenrigsfly. Vi ser ingen grund til, at man specielt skal subsidiere flytrafikken indenlands på den måde, man har gjort det hidtil. Så den del af den lille grønne pakke, som den er blevet kaldt, som vi diskuterer her i dag, der handler om afgift på indenrigsfly, har vi ikke nogen reservationer over for.

Vedrørende bilbeskatningen, som er beskrevet i lovforslag nr. L 252, som handler om varebilbeskatningen – om omlægning af den, om aftaler mellem køber og sælger – kan vi kun sige, at vi faktisk opfatter det som et regulært hul, som en spekulationsmulighed, som hermed lukkes, og det har vi heller ikke nogen problemer med.

Det er ikke rettet mod nogen bestemt befolkningsgruppe, mod nogen bestemt geografisk gruppe, hverken mod landdistrikter eller mod studerende eller noget andet. Det er vendt mod folk, som bruger varebiler til privat kørsel. Det har aldrig været meningen, og derfor skal det naturligvis afgiftsmæssigt stilles nogenlunde på samme måde som privatbilisme.

Om airbagfradraget vil jeg blot sige, at det heller aldrig har været meningen, at det skulle bruges til at polstre en bil indvendig blot for at få nedsat afgiften til det helt latterlige. Meningen har selvfølgelig været, at sikkerhedsmæssigt velbegrundede installationer i en bil ikke skulle afgiftsbelægges ud over, hvad der var fornuftigt, og det er det, vi fører tilstanden tilbage til nu.

Endelig om benzinafgiftsdifferentiering, som handler om benzenholdig benzin kontra benzenfri benzin – nu begynder det at blive indviklet – har vi heller ikke nogen som helst problemer med den.

Men jeg synes, det er lidt forkert at kalde det her for et stort, grønt indgreb eller et stort, grønt korstog for kollektiv trafik kontra individuel trafik. Det er et beskedent forslag. Det vil betyde forholdsvis lidt i det samlede trafikmønster.

Men naturligvis er det sådan, at miljøbevidsthed overall skal belønnes, og derfor er vi også tilfredse med, at der samtidig med disse forslag, som førstebehandles her i dag, nu er indgået aftale om, at de to lovforslag, der handler om den grønne ejerafgift, også bliver gennemført nu.

Det har fra radikal side været et ønske i flere år, og dér har vi været enige med Socialistisk Folkeparti og andre partier, som har vedtaget en folketingsbeslutning her for flere år siden, om at afgifterne skulle afspejle benzinforbruget, og at det nu bliver gennemført er vi kun tilfredse med.

Miljøbevidsthed skal altså belønnes eller på en eller anden måde ikke straffes i hvert fald, når man kan vælge mellem flere forskellige grader af miljøbevidsthed, hvis man anskaffer sig eller anvender en bil.

Men derudover synes jeg, det må være på sin plads at sige, at det her først og fremmest er et spørgsmål om at give et signal til den danske befolkning om, at det går lige lovlig hurtigt i øjeblikket. Fodens pres mod speederen skal – billedligt talt – lattes en lille smule. Der er ikke tale om nogen hård opbremsning. Der er ikke tale om noget panikindgreb.

Der er ikke tale om noget som helst, der blot kan minde det fjerneste om den stramning, der skete i midten af 1980'erne, men det er et signal om, at man ikke skal køre helt så hurtigt, som man gør lige i øjeblikket, og at der er tegn på overophedning, og det må vi tage i opløbet.

Vi mindes jo, hvad der skete midt i 1980'erne, da man greb ind – og greb for sent ind – med

kartoffelkuren, med opstramninger, med en skattereform, som meget hurtigt og meget barskt kom til at betyde noget for en hel del husejere.

Det Radikale Venstre var med til alle disse indgreb. Vi vedkender os ansvaret for disse indgreb, men vi må sige, at vi nødig skulle komme i en situation, hvor vi griber meget voldsomt ind på et tidspunkt, hvor det faktisk kommer til at gøre rigtig ondt. Efter at vi greb ind i 1980'erne, havde vi en ørkenvandring i en 5-7 år, hvor det faktisk var meget svært at komme op ad bakke igen. Den situation skulle vi nødigt komme i denne gang.

Derfor opfatter vi denne her pakke som en fornuftig, omsorgsfuld og opmærksom signalgivning om, at nu skal man altså passe en lille smule på med forbruget derude og ikke bare køre videre. Og hvis disse stigninger i bilafgifter kan afholde nogen fra at købe bil, ja, så synes jeg kun, det er godt, for så har de ikke råd til at køre bil.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Nu hørte vi fra hr. Jes Lunde før, at privatbanerne i hvert fald også ville få. Ja, tak. De får 70 pct.s støtte fra staten og 30 pct. fra amterne, så der er ikke meget privat i dem.

Så vil jeg gerne stille et konkret spørgsmål til fru Elisabeth Arnold. Fjernbusserne – de er privatejede – transporterer hovedsagelig børn, hvor forældrene er skilt og tager imod i hver ende, samt ældre mennesker, som ikke tør rejse med DSB: Vil disse fjernbusser få et tilskud tilsvarende de øvrige kollektive trafikformer?

(Kort bemærkning).

Elisabeth Arnold (RV):

Jeg må indrømme, vil jeg sige til hr. Kaj Ikast, at jeg ikke har taget de familiepolitiske aspekter med ind i afgiftspakken her. Om der er gamle mennesker, som ikke tør køre med DSB, om der er børn fra splittede familier, hvor forældrene på denne måde kan opretholde samkvemsretten med deres børn, har jeg ikke skænket en tanke, må jeg gerne sige til hr. Kaj Ikast. Men jeg synes, vi skal stille spørgsmålet i Skatteudvalget og få belyst fjernbussernes funktion og deres køreplan osv., det vil jeg gerne gøre.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Jamen det er vel ret rimeligt, at den radikale ordfører, som jo formelig har haft stor indflydelse på lovforslaget, har gjort sig nogle overvejelser om, hvad det kommer til at betyde. Derfor synes jeg da, det er rimeligt, at hr. Kaj Ikkast stillede det spørgsmål: Hvad med dem, der kører med private busselskaber, får de også en reduktion i prisen, eller hvordan vil det gå med dem? Det vil jeg da tro at man har gjort sig overvejelser om.

Og jeg har så flere gange stillet hr. Jes Lunde det spørgsmål, om man har gjort sig overvejelser om, hvad det vil komme til at betyde for flytrafikken bl.a. til de mindre lufthavne.

Det har jeg ingen svar fået på, men jeg vil gerne spørge den radikale ordfører, om man har gjort sig nogle overvejelser på det område om, at man måske kommer til at lukke lufthavne.

(Kort bemærkning).

Elisabeth Arnold (RV):

Al indenrigsflugttrafik i Danmark bliver pålagt en passagerafgift med dette forslag, og det går Det Radikale Venstre ind for. Flytrafik er en miljøbelastende trafikform, og den skal have denne passagerafgift på lige fod med den, der er på udenrigsfly. Jeg kan ikke forestillet mig, at den vil lukke nogen lufthavne, heller ikke Thisted.

Formanden:

Så er det hr. Kim Behnke som ordfører.

Kim Behnke (FP):

Førstebehandlingen af disse 3 lovforslag, som er en del af den aftale, der er indgået mellem regeringen, SF og Enhedslisten, har med al ønskelig tydelighed vist, hvad det her drejer sig om. Det drejer sig om, at man på en eller anden måde skal have skaffet nogle penge, som man så efterfølgende kan dele ud som offentlige tilskud til den kollektive transport. Man har forpligtet sig til at dele 320 mio. kr. ud til den kollektive transport, og så bruger man en række miljøargumenter om at få ændret folks adfærd til at hente nogle penge ind til at finansiere dette tilskud.

Jeg vil godt advare mod den fremgangsmåde, for sagen er jo den, at hvis først det tilskud står på finansloven, ved vi af bitter erfaring, at så kommer det nok næppe af igen. Men hvis nu folk gør, som fru Elisabeth Arnold gerne vil have at de gør, nemlig lader være med at købe

biler, og hvis nu folk gør, som hr. Jes Lunde anbefaler andre at gøre, nemlig at lade være med at flyve, betyder det jo, at skatteministeren slet ikke får disse indtægter ind i statskassen, som man har budgetteret med.

Der vil med andre ord optræde et stort hul i statskassen, når man på den ene side systematisk udbetaler 320 mio. kr. til den kollektive trafik og på den anden side har en befolkning, som gør det, politikerne siger, nemlig lader være med at købe biler og lader være med at flyve i flyvemaskiner. Men man budgetterer jo nok med, at folk bliver ved med at gøre det. På samme måde, som justitsministeren hvert år budgetterer med, at folk har en kriminel adfærd, så der kommer en masse bøder og afgifter ind i statskassen, håber skatte- og afgiftsministeren antagelig, at folk vil blive ved med at flyve og blive ved med at købe disse alt for dyre biler, for ellers kommer der et stort hul i statskassen.

Så synes jeg også, at det ud fra en ideologisk betragtning har været interessant at høre argumentationen her i dag. Vi har fået at vide, at hvis der ikke er afgifter på et område, bliver det indirekte subsidieret. Altså: Når vi ikke har så høje afgifter på flytransport, som der er på biltransport, er det at betragte, som om man subsidierer flytrafikken.

Se, en sammenligning kunne være interessant. Det er sådan, at vi har en meget kraftig beskatning af tobak i Danmark. Det vil altså sige, at hvis man trækker vejret gennem tobak, er der høj afgift på, men hvis man lader være med at have tobak i munden, samtidig med at man trækker vejret, bliver man indirekte subsidieret. Det er selvfølgelig rent vrøvl, og derfor er det også rent vrøvl, når man påstår, at områder, der ikke er belagt med afgifter, modtager indirekte subsidier. Men rent ideologisk er det selvfølgelig interessant at høre, at folk kan få sig selv til at sige noget sådant vrøvl.

Og ikke nok med, at det bliver sagt; ministeren har i sin fremsættelsestale til lovforslag nr. L 254 benyttet sig af samme fuldstændig absurde retorik. Når afgiften på ultralet diesel ikke længere skal refunderes med 30 øre, men kun med 10 øre, taler man om, at man reducerer et tilskud. De mennesker, der skriver noget sådant, må have det samfundssyn, at enhver krone, der ikke er i statskassen, er en krone, som det er muligt at beskutte. Jeg kan kun sige, at i Fremskridtspartiet tager vi afstand fra et sådant samfundssyn.

Når erhvervsvirksomheder får moms retur som en del af deres momsregnskab, modtager de jo heller ikke tilskud. Når virksomheder, offentlige som private, får en del af afgiften på den ultralette diesel retur, er det ikke et tilskud, så er det manglende afgiftsbetaling, hvilket er to vidt forskellige ting. Men hele udgangspunktet for det her kan vi undre os lidt over i Fremskridtspartiet.

Vi læste ellers med stor interesse, da en ikke fru hvem som helst, nemlig fru Pia Gjellerup, som er Socialdemokratiets gruppeformand, den 29. april 1997 garanterede alle læserne af morgenavisen Jyllands-Posten, at der ikke blev noget indgreb i privatforbruget nu. I lange, florumvundne vendinger fortalte fru Pia Gjellerup, at man kunne stole på, at der ikke kom noget indgreb. Der gik ikke ret mange dage, så viste det sig, at det ikke var andet end fup, hvad der var blevet sagt af den socialdemokratiske gruppeformand.

Derfor bekymrer det os selvfølgelig, når finansministeren i dag har valgt også at bruge Jyllands-Posten som talerør til at garantere befolkningen, at nu kommer der ikke flere indgreb. Jeg har lidt på fornemmelsen, at det måske i virkeligheden er ouverturen til den næste indgrebsbølge, der skal komme fra regeringens side.

Men kigger vi så lidt på de forslag, der ligger foran os i dag, så er der først L 252 om varebilerne. Her kan vi nu forstå, at hvis man er så uheldig at komme til at køre lidt privatkørsel i sin varevogn, kan man komme til at betale op til 5.000 kr. ekstra i afgift. Jeg skal i den forbindelse opfordre alle til til enhver tid at have en værktøjskasse og en murerbalje med i bilen, så man kan argumentere for, at det ikke er privat kørsel, for ellers risikerer man, at en eller anden emsig nabo eller en af de tusinder af emsige embedsmænd, vi har ansat, pludselig finder ud af, at folk garanteret har kørt privatkørsel, og så får de en bon på 5.000 kr. Borgerne bør sikre sig: Hav altid en beskidt murerbalje med, så sikrer man sig mod dette indgreb.

Så har man nu sådan en bekymring for automobilhandlernes privatøkonomi, at man forlanger, at de skal have mindst 5 pct. i fortjeneste, når de sælger biler. Automobilforhandlerne er sikkert overordentlig glade for, at regeringen i den grad er bekymret for deres private indtægtsgrundlag, men det er jo ikke det, regeringen er bekymret for. Det, regeringen er interesseret i, er at få et ekstra provenu til beskatning. Det tager vi afstand fra i Fremskridtspartiet.

Når det gælder varebilerne, taler man om, at man inddrager en lempelse, som der hidtil har været, igen ud fra den samme marxistiske ideologi om, at alle penge skal ligge i statskassen, og hvis de ikke gør det, skal man se at få inddraget nogle lempelser.

På airbagområdet har man hidtil haft det forholdsvis fornuftige argument, at når folk installerede airbags, kunne vi spare nogle hospitalsenge. Nu kan jeg forstå, at vi skal have gjort ventelisterne til sygehusene endnu længere, og vi skal have belastet sundhedsudgifterne med flere mennesker, der bliver smadret i trafikken. Fremskridtspartiet tager afstand fra en sådan tankegang.

Så er der det problem, at når vi læser bemærkningerne om ikrafttrædelsen, står der, at køretøjer fra og med dagen efter lovens offentliggørelse vil være belagt med disse nye afgifter. Jeg har på det seneste haft indtil flere telefonsamtaler med folk, som har underskrevet slutsedler om køb af biler, længe før fru Pia Gjellerup garanterede, at der ikke kom indgreb, og længe før man havde det her strikket sammen.

Men fordi der på en række bilmærker i øjeblikket er ganske lang leveringstid, har man underskrevet en slutseddel om at købe en bil, som først bliver leveret engang til efteråret. I den aftale står der, at den kun kan opsiges, hvis der sker udsving på mere end 10 pct. For de pågældende er det altså 14.000, 15.000, 16.000 eller 17.000 kr., de nu bliver tvunget til at betale ekstra på grund af vedtagelsen af disse regler. De kan ikke komme ud af aftalen. De kan ikke sige: Jeg vil ikke købe bilen alligevel, for jeg har ikke råd til det. Nej, de bliver tvunget til at foretage købet. De bliver tvunget til at aflevere disse ekstra penge i statskassen.

Det er simpelt hen bondefangeri i et sådant omfang, at hvis det var et privat firma, der foretog den slags, ville bagmandspolitiet og alt, hvad man kunne få fat på fra Københavns politis bedrageriafdeling øjeblikkelig skride ind og få det stoppet. Vi håber også, at de får stoppet regeringen.

Med hensyn til flyafgiften mener jeg, at Folketingets rejseregler øjeblikkelig bør laves om. Det er nemlig i den grad usmageligt, at man lægger denne nye afgift på, så den befolkning, som nu selv skal betale en højere afgift for at flyve, derudover også over deres skattebetaling generelt skal betale for, at SF og folk fra Enhedslisten, Socialdemokratiet, Det Radikale Venstre osv. ikke selv betaler denne afgift, men lader

skatteyderne betale den for sig. Det er i den grad urimeligt.

Efter vores mening bør den afgift fjernes. Når man har problemer med EU, er den bedste måde at løse dem på at fjerne den nuværende 65-kroners-afgift på fly ud af landet. Og så ved jeg godt, at hr. Buksti gerne vil vide: Hvor skaffer vi så de penge fra? Man kunne så nemt som at knipse med fingrene skaffe dem fra de 11,6 mia. kr., der umiddelbart kan aflæses af de offentlige budgetter som udgifter f.eks. til alle de udlændinge, der slet ikke burde være her i landet.

Efter Fremskridtspartiets opfattelse er fly kollektiv trafik og skal betragtes som sådan, og vi skal glæde os over, at det danske erhvervsliv har mulighed for at komme hurtigt frem og tilbage. Vi skal ikke glæde os over, at flyvemaskinerne hver morgen er halvfyldt med offentlige embedsmænd, som rejser fra provinsen til hovedstaden for at holde møder i ministerierne. De er nemlig også ligeglade med, om der kommer denne ekstra afgift på, for de henter bare pengene i kommunekassen eller i amtskassen, så befolkningen kommer til at betale for det.

Endelig er der spørgsmålet om benzinen og benzenen. Fremskridtspartiet støtter, at vi får benzenen ud af benzinen på samme måde, som vi i sin tid var med til at fremme den blyfri benzin ved at gøre den 1 kr. billigere, og i dag er der stort set ingen, der kører med blyholdig benzin.

Med hensyn til den ultralette diesel er det vores opfattelse, at man i den grad har skudt sig selv i foden. Hr. Frank Aaen fra Enhedslisten erkendte jo også, at den visdom, der var til stede, da man indgik forliget, ikke havde evnet at overskue, at hovedparten af de offentlige bus-selskaber kører på den ultralette diesel. Derfor er det absurd ud i det urimelige, at man laver denne afgiftsændring for den ultralette diesel, så det punkt kan vi ikke støtte.

Det bliver altså tre nej'er til de tre lovforslag.

Jette Gottlieb (EL):

Jeg må sige, at det er de store ord og de store overskrifter, der har været fremme i denne sag, men i virkeligheden har debatten ikke drejet sig meget om det, som denne transportpakke handler om. For Enhedslisten handler den først og fremmest om at gøre den kollektive trafik billigere og bedre på bekostning af den understøttelse, der foregår af biltrafikken.

Gennem de sidste 20 år er der sket en voldsom favorisering på bilområdet på bekostning

af den kollektive trafik. Mens skiftende regeringer har gjort bilkørsel 35 pct. billigere, har de samme regeringer gjort det mindst 35 pct. dyrere at benytte den kollektive trafik. Det er ikke sært, at forureningen fra bilerne er helt ude af kontrol.

Kun gennem en voldsom udbygning og billigørelse af den kollektive trafik kan samfundet tilbyde befolkningen et reelt alternativ til privatkørslen, en privatkørsel, som alle ved og kan se i stigende grad forurener luften og klimaet omkring os.

Når de borgerlige partier nu fører sig frem, er det udtryk for en utrolig dobbeltmoral. Udadtil vil man gerne give udtryk for, at forureningen skal man gøre noget ved, men det bliver altid ved ordene. Når det kommer til stykket, protesterer de altid over de konkrete tiltag, og når der nu efter 20 års forkælelse af privatbilismen og nedskæring af den kollektive trafik endelig kommer en aftale, som trækker bare en lille smule den modsatte vej, bliver der råbt op om røde kabinetter, og hvad ved jeg.

Det var måske en idé at nævne et par beløbsstørrelser: Den samlede offentlige støtte til landets amtslige trafikselskaber, herunder HT, er på under 2 mia. kr. årlig. Til sammenligning gav staten sidste år 2,2 mia. kr. i tilskud til airbags i biler. Statens tilskud til airbags er således større end det samlede offentlige tilskud til alle amtslige trafikselskaber. Det kan vi godt lige lade stå et øjeblik.

Enhedslistens motiver for at indgå dette forlig er først og fremmest at hjælpe den halvdel af landets husstande, som ikke har bil. Det er første gang i 20 år, at det sker. Vi opfatter altså de tiltag, der nu ligger i form af de 3 lovforslag og de øvrige dele af forliget, som kommer senere, som en lille, spinkel genoprettelse af en skævvridning, der har fundet sted gennem årtier.

Jeg vil nævne lidt mere om airbags, fordi det er en væsentlig del af det samlede billede. Afgiftsnedsettelsen på airbags kostede sidste år staten over 2,2 mia. kr. Tilskuddet på 9.000 kr. pr. airbag er mange gange større end prisen på selve airbag'en. Faktisk bindes der i dag 5.400 kr. i halen på hver eneste af dem.

Det er fuldstændig forrykt. Statens tilskud til airbags er vokset til 2-3 mia. kr. årligt, penge, som skatteborgerne har finansieret gennem skatten. Jeg har meget svært ved at forstå, at de borgerlige, som nu tordner mod bilpakken, kan forsvare, at landets skatteborgere, også den

halvdel af husstandene, der aldrig har haft bil, skal betale et statsliskud til det. Navnlig forekommer det selvmodsigende, når man har lyttet til argumenterne i både denne og den forrige debat.

Så vil jeg understrege, at det, der ligger her, hverken er et angreb på den lille mands lille bil eller på den fjernboendes nødvendige bilkørsel, det er snarere et angreb på afgiftstænkning og regulært misbrug, og det er lidt svært at argumentere imod, synes jeg.

Dernæst er der et forslag om en fordyrelse af den stærkt energiforurende indenrigsflyvning. Det er helt i tråd med vores trafikpolitiske målsætninger.

Endelig er der et forsøg på at flytte forbruget fra mere forurende benzin til mindre forurende benzin. Et lille problem er, at lovforslaget rummer en forventning om et forbud fra år 2000 mod et benzenindhold på over 2 pct.

Det vil jeg nu gerne have iværksat, før afgifts-nedsættelsen finder sted. Men alt i alt er det et forslag, der er fremmede for miljøet om end med meget små skridt.

Til sidst vil jeg sige, at der har rejst sig et ramaskrig på grund af nogle tiltag, der i alt væsentligt har miljømæssigt sigte. Det er klart, at hvis der er nogle socialt uhensigtsmæssige og utilsigtede bivirkninger, og jeg tænker bl.a. på nogle af de indvendinger og henvendelser, vi har fået fra Bornholm, og ikke dem, vi har hørt her i salen, vil jeg se på det i udvalget. Det er det, vi har udvalgsarbejdet til.

Enhedslisten støtter altså lovforslagene.

Sonja Albrink (CD):

Omlægningen af bilafgifterne betyder en stor samlet provenugevinst for statskassen, og biltransporten bliver selvfølgelig dyrere for den enkelte forbruger med nøjagtig samme beløb. Det er ret fantasiløst at blive ved med at hente pengene de samme steder, som også flere ordførere har sagt i dag, nemlig hos bilejerne og husejerne. Lige før hentede man, som jeg sagde før, pengene hos husejerne, og nu bliver det altså hos bilejerne.

Hvad er det så, man vil opnå? Så vidt jeg kan se, er det alt sammen med til at begrænse arbejdskraftens mobilitet, og det er der vel ikke nogen, der har den store interesse i. Der kan måske være en vis rimelighed i, at vægtafgiften bliver indeksreguleret efter personskattelovens § 20, sådan som det sker med en lang række skatter og afgifter, men at vægtafgiften stiger derudover, er helt urimeligt.

Man argumenterer med, at der skal tages højde for den teknologiske udvikling. Ja tak, men den, som kører i den samme bil i mange år, har ikke nogen glæde af, at der sker en teknologisk udvikling for nye biler. For ham bliver det bare dyrere og dyrere at køre i den samme bil, og som andre ordførere også har sagt i dag, er det ikke ligefrem, fordi bilerne er billige i Danmark. Det er jo ikke sådan, at man lige står og skifter bil henne om hjørnet.

Forrige uge sad jeg og læste i landsplanredegørelsen fra Miljøministeriet, som omhandler den fremtidige infrastruktur i Danmark. I den redegørelse siger man klart og utvetydigt: Den kollektive trafik kan ikke måle sig med bilen, når det handler om transport i landdistrikterne. Jeg blev ligefrem glad, da jeg læste det. Og med de mængder af debatter, vi har haft her i salen om landdistrikternes fremtid, forekommer det ikke rimeligt, at man gør transporten i landdistrikterne endnu dyrere. Det er i hvert fald ikke et tiltag, som vil fremme bosætning uden for byerne.

Jeg skal ikke sige mig fri for, at jeg gerne så alle de miljøfarlige stoffer blive rensset ud af benzinen, og derfor er der også nogle gode intentioner i det forslag, som ligger bag L 254. Men bundlinjen er jo, at benzinen bliver dyrere for forbrugeren, og sammenholdt med alle de øvrige byrder, der nu bliver lagt på bilejerne, og de omkostningsforøgelser, der bliver lagt på den individuelle transport, mener jeg ikke, at denne afgiftsdifferentiering i den foreslåede form er acceptabel. Man kunne godt diskutere en anden udformning.

Endelig er jeg enig med flyselskaberne i, at den passagerafgift, som navnlig kommer til at ramme indenrigstrafikken, kommer på det værst tænkelige tidspunkt, netop som indenrigsruterne skal tage konkurrencen op med den faste forbindelse over Storebælt. Den grimme tanke, at man ønsker at styrke DSB's konkurrencesituation, er ikke fjern. Og så kan jeg i øvrigt godt forstå, at der her måtte tages forbehold for ikrafttrædelsen af loven, for nu er der netop i EU rejst kritik af passagerafgiften på de 65 kr., så det er helt urimeligt, at man også kommer farende med en ny afgift på 75 kr. på passagerafgange.

Jeg blev glad, da hr. Jes Lunde gav en lille åbning i sin tale i dag med et tilsagn om, at vi kunne se på de problemer, som vedrører varebiler. Som mange andre ordførere allerede har tilkendegivet, vil dette lovforslag gå ud over de

små erhvervsdrivende, som benytter disse biler. I CD mener vi også, at forslaget med den udformning, det har, har en tilbagevirkende kraft.

I CD går vi ind for, at forslag og tiltag over for den befolkningsgruppe, som man nu ønsker at ramme, sker fremadrettet, så man i hvert tilfælde ved, at man har handlet i god tro til den eksisterende lov, og hvad man ellers har at rette sig efter, når den nye lov bliver fremsat.

Jeg skal ikke komme med yderligere kommentarer, men blot sige, at sikkerhedsudstyr i bilerne føler vi også, at der her bliver gjort rovpå. Vi havde som sagt gerne set, at skatteministerens to lovforslag, L 157 og L 158, var blevet til noget. Vi var selv et af de partier, der over for ministeren tilkendegav, at der var en overfinansiering, men vi havde også tiltro til, at ministeren nok skulle finde et flertal, som kunne få de forslag igennem.

Min slutbemærkning skal være, at de tre lovforslag, som vi her har til behandling, må CD tage afstand fra.

Kristian Thulesen Dahl (DF):

Dansk Folkeparti kan ikke støtte regeringens forlig med den yderste venstrefløj. Målet, som det også har været nævnt flere gange heroppefra, er at skrabe flere penge sammen i statskassen, fordi regeringen ikke sammen med sit parlamentariske grundlag har styr på de offentlige udgifter, som stiger og stiger. Derfor er der nu med dette forlig lagt op til, at yderligere 2,8 mia. kr. skal findes til statskassen.

Vi mener, at flere af forslagene, som er fremlagt her i dag, har karakter af tilbagevirkende kraft. Flere ordførere har allerede nævnt varebilbeskatningen som et særskilt problem, og jeg håber, at også flertallet kan indse, at der må gøres noget. Men også i relation til L 157 og L 158 mener vi i Dansk Folkeparti, at de har karakter af tilbagevirkende kraft.

Der er rent faktisk personer, som bindende har handlet bil f.eks. i februar måned, men som først kan få leveret bilen i juni eller måske først i august, hvorefter de ifalder de nye regler med de højere afgifter, som kommer. For visse biler kan der være stigninger på op til 16.000 kr. Disse personer har ikke haft nogen chance for at sidde og gennemgå dagsordenen for Folketinget og finde ud af, at hov, de skulle have indgået den bindende aftale før den 30. januar, som er skæringstidspunktet for at komme under de

gamle regler, når de får bilen registreret efter vedtagelsen af L 157 og L 158.

Der er nævnt meget om, at de tre lovforslag, vi behandler i dag, har en miljøpolitisk vinkel, og at det er baggrunden for, at de skal vedtages. Jeg synes, det har været lidt pudsigt at høre på den ene side SF og Enhedslisten argumentere for det synspunkt, mens den radikale ordfører, fru Elisabeth Arnold, meget ærligt sagde: Nej, det her har karakter af en finanspolitisk stramning. Det er såmænd ikke det miljøpolitiske, der er i højsædet. Jeg synes, det var lidt pudsigt at få den markering og konstatere den uenighed blandt forligspartierne om baggrunden for overhovedet at lave denne stramning over for de private danskere.

Men hvorfor er det nu sådan, at hver gang den yderste venstrefløj skal være med til at lave et forlig om såkaldt miljøpolitiske initiativer, skal det altid medføre en øget beskatning? Hvorfor kunne man ikke forestille sig en omlægning som den, der tidligere blev forhandlet om i forbindelse med L 157 og L 158, hvor det alene er en omlægning med et miljøpolitisk sigte, og hvor det ikke har karakter af, at den samlede beskatning nødvendigvis skal øges?

Det er for Dansk Folkeparti fuldstændig uforståeligt, at man altid, når man snakker miljøpolitik, snakker om skattestigninger. Det er der ingen grund til, men det er selvfølgelig fordi, denne miljøpolitiske profil, som man forsøger at give disse forslag, er et skalkeskjul for, som den radikale ordfører rigtigt sagde, en finanspolitisk stramning, før det i virkeligheden er.

Der er én ting ved forliget, som Dansk Folkeparti finder godt, og det er det faktum, at regeringen nu må føre sin politik med sit parlamentariske grundlag. Det synes vi slet ikke er en dum skik at komme ind på, og det skal ikke være nogen hemmelighed, at vi i Dansk Folkeparti ikke har spor imod, at finanslovaftalen til efteråret også indgår mellem regeringen og regeringens parlamentariske grundlag.

Det er godt for demokratiet, for det giver vælgere et klart valg mellem regeringen, SF og Enhedslisten – altså den samlede venstrefløj – på den ene side og forhåbentlig nogle borgerlige partier på den anden side, som så vil noget helt andet, og forhåbentlig et Venstre og et Konservativt Folkeparti, som efter et folketingsvalg også er villige til at føre politik med deres parlamentariske grundlag.

Hvis det kan blive resultatet af det forlig, der nu er skabt i enighed på venstrefløjen, synes vi

ikke, det er så dumt endda. Vi synes selvfølgelig, det er ærgerligt med de ting, der nu bliver gennemført her, men så er der faktisk visioner i den aftale, som er indgået.

De enkelte forslag er stort set allerede gennemgået på kryds og tværs af ordførerne før mig, og derfor skal jeg indskrænke mig til at komme med nogle enkelte bemærkninger til de enkelte forslag.

Først til L 252, for heri skjuler sig bl.a. den mærkværdige situation, at man vil lave en afgiftspligtig forhandleravance på altid 5 pct. Hvis man overfører den situation, at man siger, at der skal være en forhandleravance på 5 pct., og derfor lægger vi en afgift på den, til andre områder, kunne vi jo få den finurlige situation, at man også, når man diskuterede handler på alle andre områder, sagde: Der vil altid skulle være en avance på et eller andet, og så beskatter vi og lægger afgift på i forhold til det.

Det er en mærkelig opfattelse af, hvordan et marked skal fungere. Det er en mærkelig opfattelse netop på baggrund af det, som Folketinget vedtog i 1996, og som havde til hensigt at skabe et egentligt marked på bilområdet, hvor man kunne forhandle frem og tilbage, hvor markedskræfterne i højere grad fik noget at skulle have sagt, og hvor man gik bort fra det med, at der var nogle klare priser på forhånd, når man skulle handle bil.

Men det har man altså gjort, og så siger man, at fradraget for sikkerhedsudstyr skal nedsættes, samtidig med at man i øvrigt lægger en ekstra afgift på, når der ikke er sikkerhedsudstyr. Det gennemhuller så det argument, som har været fremført flere gange i dag: at det kun er et spørgsmål om, at nedsættelsen af fradraget for airbags skal matche det, at der i dag er en overkompensation for airbags i biler. Det er jo ikke sagen, når man samtidig taler om en ekstra afgift på biler, som ikke har det pågældende sikkerhedsudstyr. Tingene hænger ganske enkelt ikke sammen.

Med hensyn til L 253, som handler om en passagerafgift på indenrigsfly, synes vi, det er pudsigt, at man opererer med et argument om, at det er et krav fra EU, at man nu får den samme afgift på indenrigstrafikken, som man har haft på udenrigstrafikken, og så hæver man i øvrigt lige den generelle afgift med 10 kr.

Hvad vil skatteministeren så sige, når EU nu påtaler L 252 vedrørende afgift af en forhandleravance på 5 pct.? Jeg er overbevist om, at det vil EU påtale; det vil EU ikke stiltiende finde sig

i, at Danmark indfører. Hvad så, når EU-Kommissionen kommer og påtaler det? Kan vi så også forvente, at vi her til efteråret ser et nyt forslag på det område, hvor man siger: Okay, det retter vi os efter? Eller vil man på det område lige pludselig sige: Nej, her står vi fast fra dansk side, vi vil have lov til at have de regler, som vi finder er de rigtige? Og så går man i hårde forhandlinger for at de danske synspunkter kan vinde gehør.

Nej, jeg tror på, at det handler om, at når man får ekstra afgifter i kassen, vil man godt lytte til EU-Kommissionen, men når det går den anden vej, er man ikke så tilbøjelige til det.

At det også, som det er kommet frem under forhandlingen her indtil nu, står klart, at der er en skjult dagsorden med dette forslag, nemlig en skjult støtte til DSB, plus at man overordnet set ønsker at fjerne grundlaget for nogle lufthavne i Danmark, er en anden sag. Jeg har tidligere efterlyst større ærlighed hos forligspartierne, så man klart fortæller befolkningen, hvad det er for noget, man er i gang med, og hvor endestationen er, f.eks. hvilke lufthavne det er, der skal fjernes, for at DSB kan blive en mere rentabel virksomhed.

Med hensyn til L 254, som omhandler en afgiftsdifferentiering af benzinafgiften efter benzenindhold, skal jeg sige, at det sådan set er det eneste hjørne af det forlig, der er lavet, hvor Dansk Folkeparti har lidt sympati for aftalen. Så længe man altid skal indføre sådanne omlægninger med det resultat, at det samlet set skal være en del af en pakke med højere beskatning til følge, er det klart, at vi står af. Men hvis man reelt kom med det her for sig selv og sagde: Vi ønsker at lave en provenuneutral omlægning, eller måske endda, at statskassen giver penge fra sig ved sådan en omlægning, vil vi se positivt på det, hvis det ikke er en del af en større pakke.

Til slut vil jeg sige, at vi fra Dansk Folkepartis side håber, at der vil blive tilstrækkelig tid til at behandle disse forslag grundigt i Skatteudvalget. Vi mener, det er nødvendigt, at vi får gennemanalyseret, hvilke konsekvenser det har både i forhold til landdistrikterne, som det allerede har været nævnt, og også i forhold til andre ting som f.eks. lufthavne, som jeg også har nævnt i mit ordførerindlæg.

Vi har travlt i Folketinget for øjeblikket med et utal af forslag, som regeringen igen i år kommer med i sidste øjeblik, og så vidt jeg kan forstå på regeringen, er de sidste forslag endnu ikke

fremSAT her i dag den 13. maj, hvor Folketinget efter planen skal have færdigbehandlet alle forslag den 29. maj.

Derfor har Dansk Folkeparti også stillet et lidt kættersk forslag, er jeg bange for, om, at Folketinget mødes også i juni måned. Umiddelbart ser det ikke ud til, at der er opbakning til et sådant forslag, og det synes jeg er ærgerligt specielt i betragtning af, at det kan hindre, at vi får gennemanalyseret konsekvenserne af disse forslag, som regeringen har fremsat.

Men det kan jo være, at situationen bliver en anden, når vi først kommer til at behandle de her forslag i Skatteudvalget, for så kan det jo være, at det går op for nogle flere partier herinde i Folketinget, at vi har brug for langt bedre tid til at gennembehandle de her forslag, end flertallet umiddelbart har lagt op til.

Skatteministeren (Carsten Koch):

Denne lille grønne pakke har flere formål, og et af dem har at gøre med, at vi bliver nødt til at se alvorligt på udviklingen i privatforbruget og dermed i konjunkturerne, for den trækker i retning af et behov for en lille, let opbremsning, ikke noget voldsomt, men trods alt en opbremsning, der kan tage toppen af den privatforbrugsstigning, som vi kan se i horisonten.

Og regeringen er meget optaget af at få finjusteret finanspolitikken, så vi undgår en situation som den, vi så i midtfirserne, hvor den daværende regering lod stå til og accepterede et lånefinansieret privatforbrug, der nærmest eksploderede, med det resultat, at man måtte gribe ind for sent og for klodset med kartoffelkuren, og med det resultat, at vi kom ind i en meget langvarig og dyb lavkonjunktur med stigende arbejdsløshed og med tvangsauktioner med videre.

Det er det forløb, vi gerne vil undgå, og det er sådanne konjunktursving, vi meget gerne vil undgå, og det gør man ikke ved at handle i panik, når det hele er gået galt, men ved at forudse udviklingen og derefter træde let på den bremse, som vi her taler om.

Og jeg har ikke hørt ét eneste argument fra oppositionen om, at noget sådant skulle være forkert, men det er vel fordi man selv har lært noget af, hvad der skete i midtfirserne. Og vi skal altså ikke have en sådan udvikling igen, og derfor er det vigtigt at gribe til med det samme.

Det letteste var da også bare at gøre det, som man gjorde i midtfirserne: læne sig tilbage og sige, at der ikke er behov for noget indgreb, for

man vil ikke være upopulær nogen steder, men bare sidde og lade privatforbruget eksplodere og så efterfølgende komme med en stor konjunkturomlægning, som vil resultere i stigende arbejdsløshed.

Men det har vi set for meget af, så det er vi ikke med på, og vi er overhovedet ikke overbevist af oppositionens argumentation på det område. Det er økonomisk ansvarligt at træde i tide og let på bremsen, og så gør det vel heller ikke noget, at de indgreb, der her er foretaget, er af en klart miljøorienteret karakter? Det kan da ikke være odiøst.

Og jeg må spørge Venstre og De Konservative, som i 1990 under store deklamationer skrev under på målsætningen om inden år 2005 at få nedbragt CO₂-udslippet med 20 pct. i forhold til 1988-niveauet: Har man helt glemt, at man selv var med til at skrive under på disse tilkendegivelser?

Og hvad har man egentlig gjort for at leve op til de tilkendegivelser?

Ja, dér har man gjort det stik modsatte: Man har med djævelens vold og magt modsat sig alt, hvad der har at gøre med grønne afgifter for husholdningerne i forbindelse med skattereformen og med grønne afgifter for erhvervene i forbindelse med den store pakke fra 1995; man er stået fuldstændig af.

Og nu gør man så heller ikke noget med hensyn til trafikpolitikken vedrørende den trafikudvikling, som finder sted i øjeblikket, og som i høj grad sætter CO₂-udslippet på dagsordenen.

Vi er hverken interesserede i at stoppe privatbilismen eller flytrafikken, og det er der overhovedet ikke tale om med disse forslag. Det, der er tale om med disse forslag, er en lille, beskeden markering af, at man lige bør medtage en enkelt økonomisk overvejelse, inden man beslutter sig til at flyve eller køre igen. Men det er, som om selv en beskeden afgiftsforhøjelse bliver identificeret med et forbud, og det er jo præcis det modsatte af at opstille regler og udstede forbud til benytte dette økonomiske styringsinstrument, som blot bidrager til, at man anlægger en sund økonomisk betragtning, før man giver sig i kast med en beslutning om det ene eller det andet.

Og så er der en præmis, som har været gennemgående i hele debatten, og det er den, at det over en bank bliver dyrere at køre bil! Men det kan let påvises, at det ikke vil være tilfældet; der kan sagtens konstrueres realistiske eksempler på, at man ved at vælge en benzinøkonomisk bil kan komme i en situation, hvor man totalt set vil

have lavere omkostninger, for hvis man vælger den benzinøkonomisk rigtige bil, vil besparelsen i benzinforbruget være så stor, at den vil neutralisere den merudgift, der kommer som følge af forhøjelsen af registreringsafgiften og nedsættelsen af airbagfradraget, og det vil være sådan, at man godt kan finde biler, der vil opfylde disse krav.

Det er klart, at en del biler vil være dyrere at bruge, og at alle biler vil være dyrere at anskaffe, men det er lige så relevant at se på de samlede omkostninger, og der kan altså findes eksempler på biler, der vil kunne være billigere, hvis man vel at mærke vælger de benzinøkonomisk rigtige.

En række problemstillinger vedrørende CO₂-udslippet trænger sig på, og hvis man ellers tager V's og K's tilslutning til den målsætning, jeg nævnte før, alvorligt, må man jo spørge V og K: Hvis de afstår fra overhovedet at være med til at begrænse CO₂-udslippet fra trafiksektoren, hvor har de så tænkt sig at kravene skal skærpes, hvis de vil fastholde den målsætning, som de selv gik ind for i 1990? Er det så hos industrien? For det her går jo netop ud på også at lade trafiksektoren give et bidrag til en nedsættelse af CO₂-udslippet, så det hele ikke bliver lagt over på de vareproducerende og i høj grad eksporterende erhverv, og jeg synes, det er en fornuftig strategi at medvirke til en realistisk, flerstrengt nedsættelse af CO₂-udslippet, hvor man ikke lader én sektor trække hele læsset.

Og jeg synes, man skal være opmærksom på, at de tekniske detaljer i forbindelse med det her er udmærket egnede til en drøftelse i udvalget, og det er jeg parat til, og jeg er også med på, at vi skal have en grundig diskussion om dem.

F.eks. er jeg åben over for at diskutere både ikrafttrædelsestidspunktet og de tekniske forhold vedrørende afgiftens fordeling efter vægtgrænser m.v. i udvalget, og andre tekniske spørgsmål er jeg også helt med på at diskutere, og jeg skal nok bidrage til en grundig drøftelse af disse forslag.

Kim Behnke (FP):

Ministeren sagde meget i sin besvarelse, men ikke ret meget relevant, for hvis vi tager forslaget om benzinafgifterne, vil ministeren så ikke bekræfte, at såfremt tyskerne forhøjer deres benzinafgifter – og der har været tale om en forhøjelse svarende til 65 øre – vil man automatisk følge med, og at de benzinpriser, der er nævnt i forslaget, derfor kun gælder indtil videre?

Vil ministeren ikke også bekræfte, at hvis jeg som århusianer skal rejse med fly fra Århus til Kastrup og derfra ud af landet og så tilbage igen til Kastrup og derfra videre til Tirstrup, så vil jeg fremover i alt komme til at betale 225 kr. i afgift, hvorimod den, der bor i København, kun skal betale 75 kr., al den stund der ikke er en dobbelt indenrigsrute med?

Og med hensyn til det, som ministeren til gengæld talte en hel del om, nemlig ønsket om en adfærdsregulering af befolkningen for derved at få nedbragt CO₂-emissionen, er mit spørgsmål: Hvor vil ministeren finde de 320 mio. kr., der fremtidig skal udbetales i tilskud til den offentlige trafik, hvis folk rent faktisk bidrager til en nedsættelse af CO₂-emissionen ved at bruge mindre benzin, købe færre biler og flyve mindre? Hvor skal de penge så komme fra?

Ministeren gav heller ikke nogen forklaring på problemstillingen omkring de slutsedler, der allerede er underskrevet, og hvor folk ikke kan komme ud af de aftaler, de allerede har indgået, men bare er tvunget til at betale en afgift, som deres privatøkonomi slet ikke er i stand til at bære.

Og så gav ministeren udtryk for, at det her bare er at træde en lille smule på bremsen, og dér er mit spørgsmål: Hvor i disse forslag træder den offentlige sektor på bremsen? For det var jo også en mulighed.

Ministeren talte også meget om, at man jo kunne vælge at købe en benzinøkonomisk bil, og at han godt kunne konstruere nogle eksempler på, at det kunne lade sig gøre, men indgår der i de eksempler, at ministeren skifter sin egen store BMW ud med f.eks. en Ford KA, for så vil ministeren da i hvert fald være gået foran og dermed have vist, at det faktisk godt kan lade sig gøre at vælge en benzinøkonomisk bil. Ser vi altså fremover ministeren køre i en Ford KA som ministerbil frem for i en stor og meget dyr og energikrævende BMW?

Til sidst vil jeg gøre opmærksom på et udsagn, der er kommet fra en, der ved noget om de her ting, nemlig direktøren for Århus Sporveje, for han udtalte den 9. maj til Jyllands-Posten, at man ved at sænke billetpriserne med 10 pct. i hvert fald ikke for Århus Sporvejes vedkommende kunne forvente, at passagertallet ville stige, og den mand ved, hvad han taler om. Århus Sporveje gennemførte nemlig i samarbejde med Århus Kommune for 3 år siden et meget interessant forsøg:

Hvis folk ville forpligte sig til enten at sælge bilen eller låse den inde i garagen, ville man låne dem en cykel og give dem et frikort til Århus Sporveje, og så kunne de altså uden omkostninger køre med bus, alt det de ville, og cykle, alt det de ville. Og så længe solen skinde og der var piger på stranden, gik det også problemfrit: Folk cyklede og kørte med bus. Men lige så snart det blev efterår og begyndte at regne og blæse og vejret blev trøls, så afleverede de fleste både cykel og buskort igen og tog bilen ud af garagen.

Og her var der ikke bare tale om at nedsætte priserne med 10 pct.; her var der faktisk tale om, at folk kunne køre gratis med bus og fik foræret en cykel oveni, og alligevel fravalgte de den offentlige transport. Hvorfor? Fordi bybusserne er overfyldt på de tidspunkter, hvor folk skal af sted, og mange gange kører forbi stoppestederne, fordi der ikke er plads til flere passagerer, osv.

Den mand ved altså, hvad han taler om, når han klart og utvetydigt til Jyllands-Posten den 9. maj siger: Det her kommer ikke til at virke.

(Kort bemærkning).

Frank Aaen (EL):

Der var en enkelt bemærkning i ministerens replik, som foruroligede mig lidt, og det var bemærkningen om, at man i realiteten kan finde eksempler på, at det bliver billigere at køre i bil efter det her, for dér må jeg sådan set sige, at vi har haft den modsatte indgangsvinkel til hele debatten, og derfor kan jeg allerede nu annoncere et spørgsmål til skatteministeren om, at jeg gerne vil have redegjort for, hvordan det kan lade sig gøre, så jeg derudfra kan vurdere, om der er et hul, vi skal have lukket.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Jeg vil gerne spørge ministeren, om han slet ingen overvejelser har gjort sig om, hvad det kan komme til at betyde for visse egne af landet, at man lægger denne passagerafgift på indenrigsflyvningen. Her tænker jeg specielt på områder som Thisted, Sindal og Bornholm, som vil blive stærkt berørt af den passagerafgift.

Og det kan ikke hjælpe, at ministeren bare siger, at det sker der nok ikke så meget ved, for det er jo tyndtbefolkede områder, hvor vi er glade og taknemmelige for at have et 18-personers-fly til at flyve mellem landsdelene. Eksempelvis vil Thy, hvor der kun bor 50.000 menne-

sker, blive hårdt ramt, hvis man fjerner den flyforbindelse, for vi har ingen kollektiv trafik af betydning, som man nu taler om skal styrkes og udbygges. Vi har ingenting at styrke, for vi har den ganske enkelt ikke!

Skatteministeren (Carsten Koch):

Jeg bliver spurgt af hr. Kim Behnke, om jeg kan bekræfte, at der kan komme til at ske det, at benzinafgiften generelt vil stige, og dertil kan jeg sige, at der ikke er taget nogen som helst beslutninger i så henseende.

Så er der spørgsmålet, om man får pålagt dobbelt takst, når man benytter transitlufthavne. Og det gør man ikke, kan jeg sige; det står faktisk direkte i forslaget, at det er der ikke tale om.

Og så bliver jeg spurgt, hvad min stilling er til at indføre nogle bestemmelser, der indeholder en mulighed for at opsiges en slutseddel, og det kommer jo ind under det, jeg sagde om ikrafttrædelsesdatoen, og som jeg antydede, vil jeg godt kigge nærmere på det i forbindelse med udvalgsarbejdet.

Jeg bliver også spurgt, om jeg kan tilslutte mig de synspunkter, som direktøren for Århus Sporveje har givet udtryk for, og dér må jeg sige, at jeg ikke kan afgøre, om det faktisk er sådan, at man på forhånd kan sige, at selv om man sætter taksterne ned med 10 pct., vil ikke én eneste person mere benytte Århus Sporveje, end det sker i forvejen, for det er jeg ikke i stand til.

Det er da muligt, at der er noget specielt ved Århus Sporveje, som gør, at det vil gå sådan, men normalt plejer man jo at reagere på prismetanismen, normalt plejer det jo at være sådan, at hvis en pris sættes op, begrænser det efterspørgslen, og hvis en pris sættes ned, giver det anledning til øget efterspørgsel. Men det er jo muligt, at prismetanismen er sat ud af kraft i forbindelse med Århus Sporveje; det kan jeg ikke tage yderligere stilling til.

Så spørger hr. Frank Aaen, om der kan konstrueres eksempler på, at det kan blive billigere, hvis man vælger en bil, der har de særlige egenskaber. Der kan godt konstrueres eksempler på, at biler kan være billigere totalt set. Hvis man i øvrigt regner med en bestemt afskrivningsperiode osv., kan man godt konstruere eksempler på, at biler vil være billigere. Men det er kun de mest benzinbesparende biler, der vil komme ind under den kategori.

Hr. Heiselberg spørger mig, hvad min stilling er til forskellige former for lufthavne og deres

økonomi. Der må jeg sige, at det er klart, at det har været inde i overvejelserne om disse afgifter, om vi skulle vælge at sige, at vi fjerner afgiften også på udenrigstrafik, eller om vi skulle lægge en afgift også på indenrigstrafik for at opfylde EU's krav, som jo indirekte er formuleret ved den åbningsskrivelse, som vi har fået tilsendt.

Efter de oplysninger, jeg har, er jeg ikke i stand til at kunne bekræfte en formodning om, at man skal til at lukke lufthavne på grund af det her. Det er muligt, at visse lufthavne – det kan jeg ikke udelukke – står foran lukning. Det kan f.eks. skyldes forskellige andre tiltag. Det interessante er jo, om dette isoleret set er det, der gør det, eller det ikke er. Og jeg har ikke fået oplysninger om, at der skulle være tilfælde, hvor man kan sige, at det er det her, der lukker en lufthavn. Og det er, hvad jeg kan henholde mig til.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagenes overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Første næstformand (Ivar Hansen):

Jeg foreslår, at lovforslagene henvises til Skatteudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

23) Første behandling af lovforslag nr. L 255: Forslag til lov om ændring af lov om arbejdsmarkedsfonde. (Ophævelse af loftet over bidragssatsen til Dagpengefonden). Af skatteministeren (Carsten Koch). (Fremsat 6/5 97).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Klaus Hækkerup (S):

Det lovforslag, Folketinget nu skal behandle, drejer sig om det arbejdsmarkedsbidrag, der blev indført i forbindelse med den store skatte-reform. Der blev dengang oprettet tre fonde, hvortil arbejdsmarkedsbidraget skulle fordeles, og hvis forbruget inden for fondene viste sig mindre end det forudsatte, skulle bidraget ned-sættes.

Det, der foreslås, er, at det loft, man dengang lagde ind, for så vidt angår Dagpengefonden – den ene af de tre fonde – på 3,9 pct., ophæves i 1998.

Det er ikke muligt i dag at sige, om man vil ramme loftet på 3,9 pct. i 1998, men da statens udgifter for de tre fonde under ét, så vidt man kan se i dag, vil være omkring 5 mia. kr. større end det provenu, de 8 pct. må forventes at give, er det helt rimeligt at ophæve loftet. Og så skal jeg jo i øvrigt nævne, at det falder bort fra 1999 og i de følgende år.

Fra Socialdemokratiets side finder vi, at dette lovforslag er en rimelig ændring i den fordeling, der var forudset, da den oprindelige lov blev gennemført, og vi kan tilsige lovforslaget vores fulde støtte.

Jens Løgstrup Madsen (V):

Regeringen solgte elastik i metermål, da den i sin tid indførte bruttoskatten, eller som den også misvisende kaldes: arbejdsmarkedsbidraget.

Formålet med bruttoskatten var at indføre en skat, der varierede i takt med udgifterne til dag-penge og udgifterne til bekæmpelse af ledighed. I gode tider, når udgifterne faldt, lovede rege-ringen, at bruttoskatten skulle sættes ned.

Det er nu, efter at regeringen sammen med SF og Enhedslisten endnu en gang vil pille ved økonomien i arbejdsmarkedsfondene, blevet åbenbart for alle og enhver, at regeringen ikke føler sig bundet af sine egne løfter. Og lad os se lidt på de løfter.

Forhenværende skatteminister hr. Ole Stavad sagde den 15. juli 1994 til dagbladet Børsen, og jeg citerer:

»At tale om skatteskrue og elastik i metermål i forbindelse med arbejdsmarkedsbidraget (bruttoskatten) er dermed klart forfejlet. Rege-ringen har tværtimod med Folketingets vedta-gelse af lovændringen givet garanti for, at de samlede arbejdsmarkedsbidrag ikke stiger ud over det fastsatte niveau i perioden 1994 til 1998,