

Jeg vil håbe, at Det Radikale Venstre vil kunne støtte Venstres forslag, nemlig at man gør det, at man i stedet for vægtafgift og registreringsafgift lægger en afgift på bilerne alt efter, hvor mange kilometer de kører på literen. Her er det ikke et spørgsmål om, at staten ikke får de penge hjem, den skal; her er bare tale om, at man omlægger afgiften. Men det bliver altså sådan, at ejeren af den bil, som kører længst på literen, også betaler mindst; det kunne jeg godt tænke mig.

Så vil jeg spørge fru Vibeke Peschardt: Jeg forstod ikke lige, hvad det var, literprisen på benzin skulle op på. Altså hvis den skal stige, hvad skal prisen så være? Det er jo interessant, for der vil være mange ude i landdistrikterne, som nok vil sige: Særlig benzinprisen har stor betydning for, om vi kan blive ved med at bo herude.

Jeg forstod også, at vi skulle diskutere befordringsfradraget. Jeg forstod ikke helt ordningen, men jeg forstod, at det var noget med, at nogle herinde omkring Københavnsområdet ikke skal have fradraget, men det skal man ude i landdistrikterne. Hvordan vil man sondre mellem det?

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg håber da meget, at Det Radikale Venstre er enig med bl.a. miljøministeren i, at hvis vi skal lave noget med differentierede afgifter, så skal bilerne i hvert fald ikke være billigere. Det håber jeg meget at Det Radikale Venstre og også fru Vibeke Peschardt mener.

Så vil jeg egentlig spørge, om ikke trafikministeren vil foranledige, at vi får lavet et ordentligt udredningsarbejde omkring landdistrikterne. De bliver brugt hele tiden, og jeg har været rundt at høre, jeg tror ikke, vi har fået lavet en sådan udredning. Vi har kunnet se: Hvad er der sket med faldet i benzinpriserne? Hvad har det betydet for muligheden for gamle, for børn og for alle mulige at bo derude? Hvad vil der ske, hvis man hæver benzinpriserne på kort sigt og på lang sigt og lidt og meget? Og hvad vil det betyde for udviklingen, for allokeringen af virksomheder osv., hvis man laver det dér?

Jeg tror faktisk, at vi ville slippe for meget sludder og vrøvl, hvis vi fik et ordentligt, grundigt arbejde, under forudsætning selvfølgelig af at folk læste det. Men det tror jeg såmænd nok at nogle vil gøre, i hvert fald nogle af dem, vi gerne vil snakke med. Så kunne man ikke bede trafikministeren – det vil jeg hermed gøre – om

at opfordre Transportrådet, som jeg har meget tillid til, til at lave sådan et arbejde?

(Kort bemærkning).

Elsebeth Gerner Nielsen (RV):

Det Radikale Venstre mener ikke, at transportfradraget bare skal fjernes i ét hug. Det, vi gerne vil, er at være med til at diskutere, hvordan vi laver en samlet incitamentsstruktur – for at bruge et begreb fra økonomiverdenen – der sikrer, at privatbilen og privatbilismen først og fremmest er noget, der hører landdistrikterne til, for derude bliver det vanskeligt at lave en kollektiv trafik, som er så optimal, så alle kan anvende den.

Til gengæld må den samme incitamentsstruktur sikre, at der ikke er den samme lyst til og interesse for at bruge privatbilen mellem de store byer og inde i byerne, hvor vi har de store miljøproblemer; det er det, vi skal diskutere.

Når vi taler om transportfradrag, er vi også nødt til i den sammenhæng at se på, hvordan vi kan indrette transporttilskuddene på en sådan måde, at det stadig kan betale sig at bruge privatbilen ude i landdistrikterne, men at det til gengæld ikke kan betale sig at bruge den inde i byerne.

Jeg har ikke noget svar på det. Det har Det Radikale Venstre ikke, men vi er på vej med nogle løsningsforslag, og vi vil meget gerne lytte til det, andre partier måtte komme frem med.

(Kort bemærkning).

Vibeke Peschardt (RV):

Først til fru Jette Gottlieb: Jeg er ked af, hvis jeg ikke kunne læse rigtigt op af mit manuskript. Altså det skulle være nedbringelse af CO₂-udslippets 1988-niveau og ikke 1998-niveau. Det beklager jeg bare, hvis jeg lavede en fejl her.

Så var jeg godt klar over, at jeg ikke kunne slippe for at høre noget om Helsingørmotorvejen her i dag. Og det er jo rigtigt, at Det Radikale Venstre har støttet udbygningen af Helsingørmotorvejens tredje spor på 6½ km, tror jeg, det er, fra Jægersborg til Øverødvej; det vil jeg sådan set stadig væk mene er en rigtig beslutning.

Jeg kender godt både SF og Enhedslistens synspunkter vedrørende det her. Vi har jo også været igennem debatten ved flere lejligheder, både ved første- og tredjebehandlingen af lovforslaget. Men jeg vil altså stadig væk sige: Der kører i spidstimerne i hvert fald 62.000 biler i døgnet på Helsingørmotorvejen, og de omlig-