

nummerpladeafgift, afgift af den lovpligtige ansvarsforsikring, vægtafgift, benzinafgifter, afgift af endog den smøreolie, man hælder på bilen, og endelig har man fundet på også at indføre afgift på bilens batteri. Så det er jo ikke sådan, at bilfolket slipper gratis om ved det, som andre ordførere også har været inde på.

To tredjedele af de udgifter, folk afholder til deres bil, går direkte ned i statskassen, og her har vi selvfølgelig forklaringen på, hvorfor man ikke ønsker at nedbringe CO₂-emissionen ved at ændre folks kørselsadfærd, for det giver jo ingen penge i statskassen. Så er det bedre at indføre nye og større og flere afgifter og reducere kørselsfradraget osv., alt sammen noget, som har til formål at gavne finansministerens statskasse.

Fremskridtspartiet kan ikke støtte det dagsordensforslag, der er stillet – ikke fordi vi er uenige i, at man skal forske i de ting osv., men primært fordi det fastslås, at man skal fremme den kollektive trafik. Det vil vi ikke være med til. Den kollektive trafik får alt, alt for mange ressourcer allerede i dag. Når jeg tænker på, at DSB hvert år suger 3,9 mia. kr. op af skatteborgernes lommer, er der vist ingen grund til at ofre flere penge på den konto.

(Kort bemærkning).

Jette Gottlieb (EL):

Hr. Kim Behnke begår de fatale fejltagelser at tro, at vi for det første jagter bilister og for det andet opfatter bilen som et beskatningsobjekt, som det gælder om at beskatte så hårdt som muligt. Det er faktisk ikke rigtigt, og det er også fremgået af debatten.

For det første: Vi forfølger ikke bilisterne, men bilismen, og de konkrete forslag, vi stiller, bygger da også på at styrke alternativerne. For det andet: Vi opfatter ikke bilen som vores yndlingsbeskatningsobjekt. Vi taler netop om, at pengene ikke skal ned i finansministerens kasse, men tværtimod bruges målrettet til forbedringer af alternativerne inden for trafikministerens område.

Bent Hindrup Andersen (EL):

Det har efterhånden været en lang og omfattende debat, hvor vi har været rundt i alle hjørner, og jeg vil koncentrere min ordførertale om at samle op på nogle af de ting, som vi mener der bør tages skridt til at gennemføre efter denne CO₂-forespørgselsdebat.

Som sagt mener jeg, det er grotesk, at i takt med, at benzinafgifterne stiger, stiger benzinforsbruget også, og det er med til at understrege over for mig, at det ikke er nok at lægge afgifter på. Det afgørende er, at der er et ordentligt alternativ. Jeg tror ikke, det er, fordi folk synes, at det er sjovt at køre i bil, at de gør det så meget, som de gør. Det er i mange tilfælde, fordi der ikke er bedre muligheder.

Det, vi går efter, er at udbygge alternativet, så flere og flere vælger at gå over til den kollektive trafik i stedet for at fortsætte i bilen. Men skal afgifter have en miljømæssig effekt, skal der altså ske en målrettet tilbageføring, hvor midlerne anvendes til at udvikle alternativerne, flytte gods fra landevejen til skinner og båd og persontransport fra bil til kollektiv transport ved at udvikle bosætning og produktion i de tyndere områder, så transportbehovet reduceres.

Og sidst, men ikke mindst, mener jeg, at selv når alt det er gjort, bliver det afgørende, at vi får en chance for at skifte energikilde. Vi skal over til en fuldstændig ren energi produceret på vedvarende energi. Vores langsigtede strategi er brint og el som energikilde produceret af vind og sol, og målet må efter vores opfattelse være en totalt fossilfri transportsektor. Det kan man nå frem til ved at følge den økologiske energiplan, vi også har fremlagt, og vi har sat år 2030 som mål.

Vi skal som sagt ind og vende en udvikling, hvor flere og flere desværre fravælger den kollektive transport, fordi den er for dyr og for dårlig, og fordi den ikke er finmasket nok, så den kan opfylde éns transportbehov. Men det koster penge, og der er både nogle ting, som skal udvikles, og nogle midler, der skal sættes af, så det kan blive umiddelbart attraktivt at gå over til den kollektive trafik.

I sin tid lagde man en afgift på 1 øre på benzinen, da man stod over for det store projekt at skulle bygge Lillebæltsbroen. Jeg mener sådan set også, at vi nu står over for nogle projekter, som man godt kan bruge den samme form for cigarkassepolitik på. Jeg vil foreslå en 10-øre, som skal gå til at udvikle en række miljøprojekter, på benzinen og derudover en 25-øre, som sammen med provenuet fra transportfradraget kan betyde, at folk frivilligt kan frasige sig transportfradraget og i stedet få tilbudt et netkort. Det skal altså være en frivillig ordning, og det er min opfattelse, at hvis man gør det attraktivt på denne måde, vil mange umiddelbart kunne omlægge deres individuelle pendlertrafik, som er meget belastende for CO₂-udslippet.