

(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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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.