

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-