

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 trafikselskaber. 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.