

skatteyderne betale den for sig. Det er i den grad urimeligt.

Efter vores mening bør den afgift fjernes. Når man har problemer med EU, er den bedste måde at løse dem på at fjerne den nuværende 65-kroners-afgift på fly ud af landet. Og så ved jeg godt, at hr. Buksti gerne vil vide: Hvor skaffer vi så de penge fra? Man kunne så nemt som at knipse med fingrene skaffe dem fra de 11,6 mia. kr., der umiddelbart kan aflæses af de offentlige budgetter som udgifter f.eks. til alle de udlændinge, der slet ikke burde være her i landet.

Efter Fremskridtspartiets opfattelse er fly kollektiv trafik og skal betragtes som sådan, og vi skal glæde os over, at det danske erhvervsliv har mulighed for at komme hurtigt frem og tilbage. Vi skal ikke glæde os over, at flyvemaskinerne hver morgen er halvfyldt med offentlige embedsmænd, som rejser fra provinsen til hovedstaden for at holde møder i ministerierne. De er nemlig også ligeglade med, om der kommer denne ekstra afgift på, for de henter bare pengene i kommunekassen eller i amtskassen, så befolkningen kommer til at betale for det.

Endelig er der spørgsmålet om benzinen og benzenen. Fremskridtspartiet støtter, at vi får benzenen ud af benzinen på samme måde, som vi i sin tid var med til at fremme den blyfri benzin ved at gøre den 1 kr. billigere, og i dag er der stort set ingen, der kører med blyholdig benzin.

Med hensyn til den ultralette diesel er det vores opfattelse, at man i den grad har skudt sig selv i foden. Hr. Frank Aaen fra Enhedslisten erkendte jo også, at den visdom, der var til stede, da man indgik forliget, ikke havde evnet at overskue, at hovedparten af de offentlige bus-selskaber kører på den ultralette diesel. Derfor er det absurd ud i det urimelige, at man laver denne afgiftsændring for den ultralette diesel, så det punkt kan vi ikke støtte.

Det bliver altså tre nej'er til de tre lovforslag.

Jette Gottlieb (EL):

Jeg må sige, at det er de store ord og de store overskrifter, der har været fremme i denne sag, men i virkeligheden har debatten ikke drejet sig meget om det, som denne transportpakke handler om. For Enhedslisten handler den først og fremmest om at gøre den kollektive trafik billigere og bedre på bekostning af den understøttelse, der foregår af biltrafikken.

Gennem de sidste 20 år er der sket en voldsom favorisering på bilområdet på bekostning

af den kollektive trafik. Mens skiftende regeringer har gjort bilkørsel 35 pct. billigere, har de samme regeringer gjort det mindst 35 pct. dyrere at benytte den kollektive trafik. Det er ikke sært, at forureningen fra bilerne er helt ude af kontrol.

Kun gennem en voldsom udbygning og billigørelse af den kollektive trafik kan samfundet tilbyde befolkningen et reelt alternativ til privatkørslen, en privatkørsel, som alle ved og kan se i stigende grad forurener luften og klimaet omkring os.

Når de borgerlige partier nu fører sig frem, er det udtryk for en utrolig dobbeltmoral. Udadtil vil man gerne give udtryk for, at forureningen skal man gøre noget ved, men det bliver altid ved ordene. Når det kommer til stykket, protesterer de altid over de konkrete tiltag, og når der nu efter 20 års forkælelse af privatbilismen og nedskæring af den kollektive trafik endelig kommer en aftale, som trækker bare en lille smule den modsatte vej, bliver der råbt op om røde kabinetter, og hvad ved jeg.

Det var måske en idé at nævne et par beløbsstørrelser: Den samlede offentlige støtte til landets amtslige trafikelskaber, herunder HT, er på under 2 mia. kr. årlig. Til sammenligning gav staten sidste år 2,2 mia. kr. i tilskud til airbags i biler. Statens tilskud til airbags er således større end det samlede offentlige tilskud til alle amtslige trafikelskaber. Det kan vi godt lige lade stå et øjeblik.

Enhedslistens motiver for at indgå dette forlig er først og fremmest at hjælpe den halvdel af landets husstande, som ikke har bil. Det er første gang i 20 år, at det sker. Vi opfatter altså de tiltag, der nu ligger i form af de 3 lovforslag og de øvrige dele af forliget, som kommer senere, som en lille, spinkel genoprettelse af en skævvridning, der har fundet sted gennem årtier.

Jeg vil nævne lidt mere om airbags, fordi det er en væsentlig del af det samlede billede. Afgiftsnedsettelsen på airbags kostede sidste år staten over 2,2 mia. kr. Tilskuddet på 9.000 kr. pr. airbag er mange gange større end prisen på selve airbag'en. Faktisk bindes der i dag 5.400 kr. i halen på hver eneste af dem.

Det er fuldstændig forrykt. Statens tilskud til airbags er vokset til 2-3 mia. kr. årligt, penge, som skatteborgerne har finansieret gennem skatten. Jeg har meget svært ved at forstå, at de borgerlige, som nu tordner mod bilpakken, kan forsvare, at landets skatteborgere, også den