

halvdel af husstandene, der aldrig har haft bil, skal betale et statsliskud til det. Navnlig forekommer det selvmodsigende, når man har lyttet til argumenterne i både denne og den forrige debat.

Så vil jeg understrege, at det, der ligger her, hverken er et angreb på den lille mands lille bil eller på den fjernboendes nødvendige bilkørsel, det er snarere et angreb på afgiftstænkning og regulært misbrug, og det er lidt svært at argumentere imod, synes jeg.

Dernæst er der et forslag om en fordyrelse af den stærkt energiforurende indenrigsflyvning. Det er helt i tråd med vores trafikpolitiske målsætninger.

Endelig er der et forsøg på at flytte forbruget fra mere forurende benzin til mindre forurende benzin. Et lille problem er, at lovforslaget rummer en forventning om et forbud fra år 2000 mod et benzenindhold på over 2 pct.

Det vil jeg nu gerne have iværksat, før afgifts-nedsættelsen finder sted. Men alt i alt er det et forslag, der er fremmede for miljøet om end med meget små skridt.

Til sidst vil jeg sige, at der har rejst sig et ramaskrig på grund af nogle tiltag, der i alt væsentligt har miljømæssigt sigte. Det er klart, at hvis der er nogle socialt uhensigtsmæssige og utilsigtede bivirkninger, og jeg tænker bl.a. på nogle af de indvendinger og henvendelser, vi har fået fra Bornholm, og ikke dem, vi har hørt her i salen, vil jeg se på det i udvalget. Det er det, vi har udvalgsarbejdet til.

Enhedslisten støtter altså lovforslagene.

Sonja Albrink (CD):

Omlægningen af bilafgifterne betyder en stor samlet provenugevinst for statskassen, og biltransporten bliver selvfølgelig dyrere for den enkelte forbruger med nøjagtig samme beløb. Det er ret fantasiløst at blive ved med at hente pengene de samme steder, som også flere ordførere har sagt i dag, nemlig hos bilejerne og husejerne. Lige før hentede man, som jeg sagde før, pengene hos husejerne, og nu bliver det altså hos bilejerne.

Hvad er det så, man vil opnå? Så vidt jeg kan se, er det alt sammen med til at begrænse arbejdskraftens mobilitet, og det er der vel ikke nogen, der har den store interesse i. Der kan måske være en vis rimelighed i, at vægtafgiften bliver indeksreguleret efter personskattelovens § 20, sådan som det sker med en lang række skatter og afgifter, men at vægtafgiften stiger derudover, er helt urimeligt.

Man argumenterer med, at der skal tages højde for den teknologiske udvikling. Ja tak, men den, som kører i den samme bil i mange år, har ikke nogen glæde af, at der sker en teknologisk udvikling for nye biler. For ham bliver det bare dyrere og dyrere at køre i den samme bil, og som andre ordførere også har sagt i dag, er det ikke ligefrem, fordi bilerne er billige i Danmark. Det er jo ikke sådan, at man lige står og skifter bil henne om hjørnet.

Forrige uge sad jeg og læste i landsplanredegørelsen fra Miljøministeriet, som omhandler den fremtidige infrastruktur i Danmark. I den redegørelse siger man klart og utvetydigt: Den kollektive trafik kan ikke måle sig med bilen, når det handler om transport i landdistrikterne. Jeg blev ligefrem glad, da jeg læste det. Og med de mængder af debatter, vi har haft her i salen om landdistrikternes fremtid, forekommer det ikke rimeligt, at man gør transporten i landdistrikterne endnu dyrere. Det er i hvert fald ikke et tiltag, som vil fremme bosætning uden for byerne.

Jeg skal ikke sige mig fri for, at jeg gerne så alle de miljøfarlige stoffer blive rensset ud af benzinen, og derfor er der også nogle gode intentioner i det forslag, som ligger bag L 254. Men bundlinjen er jo, at benzinen bliver dyrere for forbrugeren, og sammenholdt med alle de øvrige byrder, der nu bliver lagt på bilejerne, og de omkostningsforøgelse, der bliver lagt på den individuelle transport, mener jeg ikke, at denne afgiftsdifferentiering i den foreslåede form er acceptabel. Man kunne godt diskutere en anden udformning.

Endelig er jeg enig med flyselskaberne i, at den passagerafgift, som navnlig kommer til at ramme indenrigstrafikken, kommer på det værst tænkelige tidspunkt, netop som indenrigsruterne skal tage konkurrencen op med den faste forbindelse over Storebælt. Den grimme tanke, at man ønsker at styrke DSB's konkurrencesituation, er ikke fjern. Og så kan jeg i øvrigt godt forstå, at der her måtte tages forbehold for ikrafttrædelsen af loven, for nu er der netop i EU rejst kritik af passagerafgiften på de 65 kr., så det er helt urimeligt, at man også kommer farende med en ny afgift på 75 kr. på passagerafgange.

Jeg blev glad, da hr. Jes Lunde gav en lille åbning i sin tale i dag med et tilsagn om, at vi kunne se på de problemer, som vedrører varebiler. Som mange andre ordførere allerede har tilkendegivet, vil dette lovforslag gå ud over de