

Det er jo altid sådan, når man fremsætter et forslag, at man kan være lidt usikker med hensyn til, om det er nødvendigt eller ikke nødvendigt, men jeg forstod det sådan, at det blev betragtet som en banalitet. Men jeg vil da godt lige have det bekræftet.

(Kort bemærkning).

Flemming Hansen (KF):

Jeg havde ikke forventet, at begrebet social ansvarlighed skulle inddrages i debatten om biler, men det kan vi da godt gøre. Så må jeg sige, at så er det mærkeligt, at Socialdemokratiet har fremsat et forslag om firmabilbeskatning, hvor De Danske Bilimportører direkte siger, at det koster mellem en halv og en hel milliard kroner om året i tabt registreringsafgift. Det kunne jo være, at det netop skulle gå fra det sociale område.

Der har vi et eksempel på, at Socialdemokratiet for første gang nogen sinde går den modsatte vej. Man vil have mindre ind i afgifter. Til gengæld vil man så forbyde større biler på danske landeveje.

(Kort bemærkning).

Ebbe Kalnæs (CD):

Til den socialdemokratiske ordfører kunne jeg godt tænke mig at rette det spørgsmål, når vi nu taler afgifter på bilparken og vi taler om miljøen samtidig: Er den socialdemokratiske ordfører enig i, at selve miljødelen, det vil sige emissionsdelen, udledningsdelen, er stærkt mindsket, og at det vil komme dertil rent teknisk inden for en ret overskuelig fremtid – det vil nok sige i størrelsesordenen 15 år, 20 år – at vi formentlig slet ikke bruger benzin og diesel længere? Vi vil stå over for et helt andet problem, nemlig at afgiftssiden vil komme under pres, når der kommer denne nye teknologi, fordi den nok vil være noget dyrere, hvis vi virkelig skal nå miljømålene. Er det med i overvejelserne på den lange sigt også?

(Kort bemærkning).

Jens Peter Vernersen (S):

Til hr. Søren Kolstrup vil jeg godt tilkendegive, at der står i forslaget til vedtagelse, som vi jo er med i, at den danske bilpark skal gå i en mere miljørigtig retning – en mere miljørigtig retning. Det er samlet set den danske bilpark, vi tænker på her. Det mener jeg ikke der er så meget at tage fejl af, men jeg kan høre på de spørgsmål,

hr. Søren Kolstrup stiller, at det kan han være usikker på. Jeg mener, det er skrevet ret præcist.

Så må jeg sige, at når hr. Flemming Hansen inddrager firmabilbeskatningen og bringer det i sammenhæng med en social retning, så har jeg aldrig set – men der kan jeg forstå vi ser helt forskelligt på det – at det kunne være særlig asocialt at beskatte firmabiler, som koster over 450.000 kr. Det kan jeg ikke se kan være særlig asocialt.

Jeg har godt set nogle tal, som De Danske Bilimportører har lagt frem. Jeg troede heller ikke, at hr. Flemming Hansen alene lagde disse tal til grund, men også de oplysninger, som bliver beregnet fra ministeriet. Men at det skulle være særlig asocialt at beskatte biler, der koster mere end 450.000 kr., det synes jeg måske nok virker som en tilsnigelse.

Og så må jeg sige til hr. Ebbe Kalnæs: Det, som vi forholder os til nu – og det er også det, som hr. Ebbe Kalnæs' partifælle og ordfører på sagen forholder sig til – det er spørgsmålet om benzinforbruget, det er spørgsmålet om miljøet, det er spørgsmålet om diesel. Det er de ting, der indgår, og det er jo selvfølgelig også derfor, at hr. Ebbe Kalnæs' parti er med i forslaget og har været initiativtager til forespørgslen med et forslag til vedtagelse.

Mariann Fischer Boel (V):

Et moderne samfund er fuldstændig afhængig af mobilitet. For hundredtusindvis af danske familier er bilen det eneste transportmiddel. Det gælder, når man skal køre til og fra arbejdet, det gælder, når man skal have sine unger i skole, og det gælder, når de skal til fodbold, og hvad de i øvrigt måtte beskæftige sig med. Og så skal der jo også købes ind til familiens daglige fornødenheder. Så i bogstaveligste forstand ville vi i Danmark gå i stå uden bilen.

Danmark har Europas højeste bilbeskatning. I Danmark betaler bilejerne næsten dobbelt så meget i afgift, som bilen koster, og samtidig ligger Danmark i den europæiske top, når det gælder offentlige tilskud til den kollektive trafik. I 1997 modtog den kollektive trafik samlet direkte og indirekte tilskud på næsten 9 mia. kr. Dermed støttes passageren, der rejser med den kollektive trafik, med 1 krone, samtidig med at privatbilisten beskattes med 4 kr.

Miljøhensynet har spillet en væsentlig rolle i den politik, der har været ført, men så kan man spørge sig selv, om den politik, der har været ført, i virkeligheden gavner miljøet, og det er