

Vi ser naturligvis gerne, at afgiftssystemet bliver strikket sammen på en sådan måde, at det fremmer salget af miljøvenlige biler på bekostning af mere forurenende biler, så vi ad den vej kan komme tættere på at opfylde CO<sub>2</sub>-målsætningen.

Nogle gange gøres debat om biler til et spørgsmål om, hvorvidt man er for eller imod biler, om man elsker eller hader biler. Min gamle farmor sagde altid til mig, at man hverken kunne elske biler eller frikadeller, man kunne kun elske mennesker. Men man kan jo være begejstret for bilen, og det tror jeg at de fleste i bund og grund herinde i Folketinget er i den forstand, at enhver anerkender, hvilke store fremskridt bilen har været med til at frembringe. Vi står ikke længere i den situation, som man gjorde i starten, da bilen kom frem, hvor man diskuterede, hvorvidt der skulle gå en mand foran med et rødt flag for at advare.

Også i Det Radikale Venstre kan vi se mange fordele ved bilen, men vi kan også se ulemper, og de skal tages med i en diskussion af, på hvilken måde vi indretter vores system.

#### **Søren Kolstrup (EL):**

Den danske bilpark vokser år for år, og det har den især gjort her i 1990'erne. Dog er der så her på det sidste sket en lille udfladning. Men jeg kan forstå, at De Konservative så vil hjælpe væksten kraftigt på gled, og der konkurreres nu om at få væksten til at stige.

På den baggrund kan det måske give debatten et lille løft, hvis man kan undersøge, hvordan man kan gøre bilparken mere miljøvenlig. For Enhedslisten er det afgørende, at diskussionen om bilparken både indeholder en diskussion af det miljømæssige problem og under alle omstændigheder af det voldsomme trængselsproblem, vi har, og som især kommer til udtryk i vore storbyer, hvor vi jo i dag har byer, der i den grad er blevet massakreret af bilen, byer, hvis befolkning ikke kan trække vejret, byer, hvor der i nogle gader er en brutal overdødelighed.

Når det så er sagt, skal jeg sige, at for os er det meget vigtigt, at den undersøgelse, som man nu bebuder her, kommer til at vedrøre den samlede miljøbelastning fra den danske bilpark, og at man undersøger den reduktion af den samlede bilpark, som måtte finde sted. Derfor er det jo lidt forunderligt at opleve, som jeg har forstået den socialdemokratiske ordfører og muligvis også ministeren, at man i virkelighe-

den er mere enig i den formulering, som er foreslået af Enhedslisten og SF i fællesskab. Men lad det ligge. Hvis vi er enige om tolkningen, kan vi leve med det.

Men jeg skal anføre endnu et problem, som er vigtigt for os: Man taler jo om nye, miljøvenlige biler, men samtidig er det meget vigtigt at være bevidst om, at hver gang vi har lavet en ny, miljøvenlig bil, så har vi imidlertid fået nye problemer på halsen. Jeg skal blot illustrere det med to problemer:

Da vi fik den nye dieselmotor, som var mere energivenlig og havde en bedre forbrænding, så måtte vi konstatere, at den samtidig havde en større evne til at udspy flere bitte-, bitte-, bitte-, bittesmå partikler, som netop er dem, der er rigtig gode til at frembringe bronkitis, astma og kræft.

Da vi fik indført den blyfri benzin – fint med det, ingen tvivl om det – fik vi et nyt problem på halsen, fordi vi fik MTBE, som er utrolig svært nedbrydelig.

På den baggrund, og jeg kunne komme med flere eksempler, er Enhedslisten altid med på i nuet at vurdere den mest miljøvenlige bil, men vi er ikke naive. Vi har med erfaringerne konstateret, at det teknologiske fix ikke nødvendigvis er en løsning i sig selv.

Derfor har vi i det forslag til vedtagelse, som er fremsat af Enhedslisten og SF, sagt, at er der to drivmidler, vi tror på for fremtiden, som kan være miljøvenlige, så er det elbilen baseret på vedvarende energi, og så er det brintbilen. Alt andet har vist sig at have problemer omkring sig og nye problemer.

Derfor er det vigtigt for os at sige, at hvis man i forbindelse med en ændring af afgifter kan få sat midler af til storstilede forsøg i alle vore storbyer med miljøvenlig udvikling af den danske bilpark, og her tænker jeg på ældre biler, og jeg tænker på brintbiler, jamen så er det et plus, fordi det netop har vist sig, at produktionen af nye, miljøvenlige biler ofte har bragt nye problemer med sig. Men vi kan ikke have noget imod den debat, der har været i dag, men vi betragter den som utrolig uskyldig.

#### **Ole M. Nielsen (KRF):**

Først skal jeg komme med en kommentar til den mere generelle skattedebat. Det er jo sådan, at det er forholdsvis nemt at finde vælgere, der vil have større samfundsgoder, og ofte er det det samme eller lige så store flertal, der vil have mindre skat. Jeg synes egentlig, at hvis man