

personbilerne. Amterne burde derfor efter Venstres opfattelse tage konsekvensen af den lave belægningsgrad og indføre telebustaxier og tilkaldetaxier på de buslinjer, som har den laveste belægning.

I den forbindelse vil jeg gerne gøre opmærksom på, at Venstre ønsker en effektiv kollektiv trafik, men ikke på bekostning af vejnettet. Vi finder det derfor urimeligt, at det nyvedtagne finanslovforslag opererer med en besparelse på dette område på godt 200 mio. kr. Vi havde i stedet foreslået en udvidelse med 100 mio. kr.

Venstre ønsker at fremme mobiliteten, og derfor er det vores opfattelse, at værdien af det nuværende befordringsfradrag ikke må forringes. Vi vil ikke risikere, at fjernelsen af befordringsfradraget vil skade mobiliteten og dermed modvirke, at folk bosætter sig i landdistrikterne.

Vi er enige i, at vejtransporten er den dominerende del inden for godstransporten. Lastvogne forbruger jo 40 pct. og varevogne ca. 55 pct. af det samlede energiforbrug til godstrafik, og de resterende 5 pct. går så til fragtskibe og godstog, men det er også ganske logisk, at godstrafikken for den største dels vedkommende udgøres af lastvogne og varevogne, idet der jo ikke er jernbaneforbindelser i hele Danmark. Der er faktisk ganske få steder, hvortil en transport kan sendes udelukkende med godstog, og det vil derfor for det meste være nødvendigt at omlade varerne fra godstog til lastbiler for at få varerne bragt helt ud til kunden.

Når det drejer sig om transport over lange afstande, dvs. primært i den internationale godstrafik, er anvendelse af bane- og søtransport oplagt, idet disse former for transport forbruger mindre energi pr. ton/km end vejtransport. Men som nævnt er det ikke tilfældet ved den nationale transport. Her vil en omlægning af godstransport til sø og bane kræve investeringer i infrastrukturen af stor størrelsesorden, og det er Venstre ikke tilhænger af. Men vi er positive over for en udvidelse f.eks. på coastertransportområdet.

En undersøgelse fra Transportrådet har vist, at kun 5 pct. af den indenlandske godsmængde i dag kan flyttes fra lastbiler til andre transportmidler, og derfor mener Venstre, at energibesparelserne skal findes i en optimering af godstransporten på vej og ikke i en overflytning af gods fra vejtransport til bane eller søtransport.

Og man kan fremme en bedre kapacitetsudnyttelse ved f.eks. øget brug af informationstek-

nologi og informationssystemer mellem virksomhederne og lastbilerne. Virksomhederne kan indføre edi, altså elektronisk dokumentudveksling, og de kan oprette en fragtbørs, hvor de kan udbyde overskydende transportkapacitet.

Denne udvikling vil efter vores opfattelse ske ganske automatisk, idet transportørerne bliver nødt til at blive mere effektive for at klare sig i konkurrencen. Dette har DSB Gods jo også indset. DSB Gods vil i det kommende år overflytte en del af den nuværende godstransport fra tog til lastbiler, eftersom det efter DSB Gods' opfattelse er mere rentabelt og mere miljøvenligt. Der køres nemlig med én eller meget få vogne på DSB's sidebaner.

Venstre er altså som nævnt af den opfattelse, at væksten i økonomien og transportarbejdet godt kan fortsætte, samtidig med at CO₂-emissionerne nedbringes. Det skal først og fremmest ske ved at erstatte den nuværende registrerings- og vægtafgift med en grøn afgift, som beskatter bilen i forhold til CO₂-udslippet, og samtidig vil en bedre kapacitetsudnyttelse af godstransporten på vejene trække i samme retning.

(Kort bemærkning).

Jette Gottlieb (EL):

Jeg vil gerne spørge hr. Hans Christian Schmidt om noget – ikke ved at meddele, at vi er fundamentalt uenige; det ved han godt, men hvordan forholder Venstre sig til det, at siden 1981 er den kollektive transport relativt set blevet 35 pct. dyrere, samtidig med at benzinprisen relativt set er sænket med 35 pct? Har det ikke indflydelse på fremme af bilismen, og har det været en ønsket udvikling?

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Det er en god rapport, vi her har fået fra Trafikministeriet. Men jeg kan sige til fru Jette Gottlieb, at hvis vi kun ser på busserne, er det blevet 60 pct. dyrere at køre med dem. Så det er jo ikke så mærkeligt, at der ikke er nogen, der kører med dem, for de, der har mulighed for at køre i de meget billigere biler, gør det selvfølgelig. Det er jo ikke så underligt.

Men jeg vil godt spørge hr. Hans Christian Schmidt, om han har set den statistik om udviklingen mellem væksten i bruttonationalproduktet og transportarbejdet, der er på side 18 i samme rapport. Der vil han kunne se, at i 1986 gik det altså galt, for da løb transportarbejdet fra bruttonationalproduktet.