

Det blå debatoplæg, der er udsendt af Trafikministeriet, er en slags opfølgning af »Trafik 2005«, der rummer noget så konkret som en investeringsoversigt for trafikområdet frem til dette år. Samtidig er det blå oplæg en del af det samlede energipolitiske oplæg om Danmarks energifremtid, der debatteres lige for øjeblikket.

Prognoserne for de næste 10 års CO₂-udledninger fra transportsektoren er dystre: 22 pct. mere udledning på grund af bilkørsel, hvis ikke vi gør noget. Det går ikke!

Derfor mener vi, at det i valget af mål og midler må foreslås, at transportsektoren skilles ud fra det samlede CO₂-regnskab, så længe transportsektoren ikke kan holde målsætningerne, men faktisk øger udledningerne.

Der skal lys på den transportsektor. Faktisk er det jo sådan, at industrien og elsektoren har overholdt deres CO₂-mål indtil nu. Ny teknologi i bred skala og måske afgifter har været medvirkende til, at disse sektorer ligger bedre.

Og så kan man stille spørgsmålet: Skal vi lade de andre sektorer betale for bilismen? Når nu industrien og dermed arbejdspladserne opfylder deres målsætninger, når folk isolerer deres huse eller køber solfangere til deres tage eller holder op med at bruge deres tørretumblere, er det så rimeligt, at energipriserne til biler fortsat er på et lavt niveau?

Jeg stiller bare det kontroversielle spørgsmål, fordi denne debat, sådan som vi opfatter den, jo går langt ud over denne regerings levetid. Vi taler lige nu om CO₂-målene i år 2005.

I Det Radikale Venstre er vi godt klar over, at afbudspolitikken er lagt fast i regeringen indtil 1998, og det respekterer vi. Det må og skal vi gøre. Men jeg kunne godt tænke mig at vide, hvordan vi når frem til målet, som alle jo er enige om, uden at vi efter 1998 rører ved afgifterne på benzin ud over det, der allerede er aftalt.

Det samme gælder for transportfradraget. Jeg næsten hvisker ordet, for jeg ved jo, der falder brænde ned fra mange sider, når Det Radikale Venstre vover bare at sige ordet transportfradrag. Jeg vover det altså alligevel.

Jeg vover også at henvise til en artikel, der sidste forår stod i Transportrådets nyhedsbrev. Artiklen handlede om, hvem transportfradragene gavned mest. Det var de højere lønnede funktionærer i hovedstadsområdet – lige præcis dér, hvor den kollektive trafik er allerbedst bestykket, og hvor 40 pct. af pendlertrafikken rent faktisk foregår ved kollektiv trafik.

Selv om jeg ikke er ekspert i skattepolitik, hvor denne del af øvelsen jo hører hjemme, vil jeg sige, at vi på et eller andet tidspunkt burde se på mulighederne for at differentiere transportfradragene alt efter, om folk bor i landdistrikter eller de bor i byer, hvor der er meget lettere adgang til kollektiv trafik.

For vi er enige i, at i landdistrikterne er bilen en nødvendighed, i hvert fald sådan som vi har indrettet os i dag. Men bilen er ikke altid et nødvendigt transportgode for højere lønnede funktionærer i hovedstadsområdet. Jeg siger det bare.

Hvis vi kigger specielt på København og i øvrigt ikke vil eller kan røre benzinpriserne, kunne man jo opfordre Københavns Kommune til at indføre bompenge for at køre ind i byen fra hele hovedstadsregionen og samtidig udbygge den kollektive trafik endnu mere. Der er i øvrigt her grund til at rose HT for den politik, der her er ført til gavn for hele den kollektive trafikidé. Jeg tænker på hurtige og mange afgange i myldretiderne og især de tværgående busforbindelser.

Hvis jeg til slut skulle komme med nogle korte bemærkninger om, hvad vi synes, der kunne gøres, vil jeg gentage som det allervigtigste: Vi bliver nødt til at kigge på incitamentstrukturen: Hvad er det, der ud over behageligheden får befolkningen til at bruge bilerne?

Vi mener, at man skal skræddersy nogle ordninger for landdistrikterne, hvor det hverken miljøøkonomisk eller økonomisk i det hele taget er muligt at bruge den kollektive trafik på en fornuftig måde, at vægtafgiften f.eks. blev indrettet efter, hvor miljøvenlig den bil, man kører i, er, og at DSB, som med massiv radikal støtte fik udskilt deres busdrift og deres godsdel til selskaber for at optimere driften, nu også bliver pålagt en økologisk ramme. Det kan ikke være rigtigt, at man ikke skal tænke på miljø, samtidig med at driften optimeres.

Hvis ikke DSB-selskaberne selv vil, synes vi, at Folketinget må hjælpe dem med at finde ud af, hvilke CO₂-rammer der skal gælde for dem.

Og til allersidst: I Det Radikale Venstre tror vi, at Lester Brown har ret, og at Brundtlandkommissionen har ret. Vi tror på, at klimaforandringerne er en realitet allerede nu, og at klodens miljøkaos bliver værre og værre, hvis ikke alle yder deres.

Vi skal yde vores del, fordi vi er den rige del af verden. Det er os, der har kapaciteten og teknologien til at gøre noget ved det. Så det er med