

Vi kan blot ikke gøre det alene i Danmark. Danmark er jo som bekendt ikke det store bilproducerende land og måske heller ikke den største forbruger af køretøjer i verden, og derfor er det så helt afgørende, at der nås internationale aftaler om fremme af energieffektiviteten i automobilindustrien. Det er muligt, og det kan lade sig gøre.

Et andet element, som er værd at lægge vægt på, er naturligvis energirigtig adfærd, bæredygtige transportformer, og dér kan alle danskere, der færdes i trafikken, naturligvis bidrage ved at opføre sig energirigtigt. Hertil kræves der en færdselskultur, som også tager hensyn ikke alene til trafikikkerheden, men også til en miljørigtig adfærd. Miljørigtig, bæredygtig kørsel er bestemt et af de midler, som vi bør gøre mere ved.

Fremme af den kollektive trafik er et andet element, som er væsentligt. Der er mange muligheder for at fremme den kollektive trafik, f.eks. bedre overensstemmelse mellem taxa, tog og busser for nu at tage mange af den kollektive trafiks forskellige transportformer med. En styrkelse af den kollektive trafik generelt gennem forøgede investeringer er efter min opfattelse helt afgørende for at nå målsætningen om at fremme den kollektive trafik som et effektivt alternativ til individuel trafik.

En række andre tiltag kan iværksættes. Der er i regeringens handlingsplan nævnt fremme af cykeltrafik, fremme af coastertrafik, optimering af erhvervenes transportgods, og det er bestemt muligheder, der rummer potentiale for en mere energirigtig adfærd.

Der er altså tale om en bred vifte af tiltag. Det er det, der skal til, hvis vi skal nå målsætningen. Efter min opfattelse er det både realistisk og muligt, men det kan ikke gøres uden politisk vilje.

Derfor er det også formuleret i regeringens handlingsplan for reduktionen af transportsektorens CO₂-udslip, at det er helt nødvendigt, at den energieffektivitet, som vi forudser i de kommende år, følges op på den måde, at en energieffektivitetsforbedring kommer miljøet fuldt ud til gode. Det betyder altså ikke nødvendigvis, at det skal være dyrere pr. kørt kilometer – det siger jeg til fru Eva Møller – men det betyder, at de besparelser, der kommer som følge af, at bilerne kan køre længere pr. liter, også kommer miljøet til gode, forstået på den måde, at det heller ikke er meningen, at det skal være billigere. Det skal ikke være billigere pr. kørt kilometer

og dermed være fremmede for transport- og energiforbruget.

Derfor er det da vigtigt at understrege, at den politiske vilje også skal være til stede. Jeg synes, det er blevet understreget på fornem vis i regeringens handlingsplan, hvor det netop siges, at energieffektivitetsforbedringer skal komme miljøet fuldt ud til gode. Regeringen signalerede jo også, at den vil være indstillet på at udnytte de instrumenter, som måtte være nødvendige for at nå målsætningen.

Jeg vil gerne afslutte med en kommentar til det, fru Eva Møller sagde om benzinpriserne. Det er jo ikke nødvendigvis sikkert, at andre lande, som vi normalt sammenligner os med – og som vi helt aktuelt kan få grænsehandelsproblemer i forhold til, hvis der er stor differentiering for priserne på brændstof til transportsektoren – holder en absolut fast pris på deres brændstof.

Der er jo tale om, at både Sverige og Tyskland har de samme problemer som Danmark, forstået på den måde, at vi har den samme grundlæggende interesse i, at transporten foregår på bæredygtige vilkår. Derfor er der da ingen tvivl om, at også både Tyskland og Sverige vil kigge på afgiftsinstrumentet i årene frem til år 2005 som et styringsmiddel, man fortsat vil bruge i forbindelse med tilrettelæggelsen af en bæredygtig politik.

(Kort bemærkning).

Peter Hansen-Nord (V):

Det er jo en bred debat i dag, må man sige. Nu får vi også bæredygtig kørsel og transportsektoren dybt begravet.

Det, der interesserer mig mest, hr. trafikminister, er i og for sig, at man sørger for, at trafiksektoren selv klarer de forpligtelser, man har dér, og at man ikke, som man tidligere har lavet en øvelse om, overfører det, som transportsektoren ikke selv kan klare, til energisektoren.

Hvis det er udmeldingen her, at man holder skidt og kanel for sig, så vil jeg som energipolitiker være særdeles godt tilfreds med det, altså at man som sagt ikke overfører manglende opfølgning af målet til andre sektorer.

Ministeren ved givetvis meget mere om det her, end jeg gør – burde gøre og gør det også – så der er jo mange gode områder, der har været peget på. Nu ved jeg godt, at verdensmarkedsprisen på majs, biomasse og alt mulig andet er for opadgående, så tilsætning med ætanol til benzin osv., som jo har været et udmærket