

diesel, således at man derigennem kan bringe CO₂-belastningen fra trafikken ned.

Det kunne i den forbindelse også være interessant at høre, om trafikministeren vil afsløre, hvordan man ud over at køre længere pr. kilometer tænker sig, at motorsammensætningen i den private bilisme i fremtiden kunne komme til at se ud. Her tænker jeg på sådan noget som hybrider eller brændselsceller. Er der nogle af de her nye ting, som ministeren har i sine overvejelser?

Kristian Jensen (V):

Jeg kunne godt tænke mig, at trafikministeren ville konkretisere sit ønske om højere afgifter og eventuelt komme med et bud på, i hvilket leje disse højere afgifter skal ligge, samt – hvis der er en overvejelse herom – hvilken virkning en sådan højere afgift vil have på mobilitet i landområderne. Det kunne være rart at høre ministerens bud på disse områder.

Frank Dahlggaard (KF):

Jeg vil spørge ministeren, om jeg hørte rigtigt, da ministeren sagde, at det afgørende ikke var, at man nåede den reduktion af CO₂, som målsætningen var for år 2005, er det vel, hvor man skal være bragt ned i forhold til 1988-niveauet, når bare retningen var den rigtige.

Er det rigtigt forstået? Er det et signal om, at regeringens politik på det område skrider, hvad jeg sådan set ikke synes er så ufornuftigt i lyset af den manglende seriøsitet eller opfyldelse af CO₂-målene i landene omkring os, og at man ligesom vil bruge lidt mere tid? Er det regeringens intentioner på det område?

Steen Gade (SF):

Jeg synes, det er lidt trist, at trafikministeren tilsyneladende er enig i det, finansministeren sagde, da finansloven blev fremlagt. Men der var dog lidt håb i trafikministerens formulering, og det var, at man stadig væk vil arbejde hårdt – sådan forstod jeg det – på området, og at der vil komme nye initiativer.

Men så er det, jeg spekulerer på: Hvorfor står det ikke i statsministerens redegørelse, den skriftlige del? Og derfor: Kunne vi få løftet lidt af sløret for, hvad det er for nogle initiativer, som ikke kan stå på tryk endnu, og som vi i hvert fald venter på og mener det er helt nødvendigt at vi får taget også i den her samling?

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Der er flere af spørgerne, der har spurgt til, hvilke redskaber regeringen vil tage i anvendelse i denne sammenhæng. Jeg kan sige, og det er så også forklaringen på, at der ikke står noget i den skriftlige redegørelse fra statsministeren, at der er et debatoplæg under udarbejdelse, som vil betyde, at vi vil forsøge at se sammenhæng imellem bekæmpelsen af CO₂-udslippet og andre trafikpolitiske mål, f.eks. begrænsningen af forureningen i øvrigt og fremme af trafiksikkerheden, sådan at vi opnår flere fordele med de samme initiativer.

Der vil blive lavet et debatoplæg, og i starten af det nye år vil jeg indbyde til en konference, hvor vi så får de forskellige ideer præsenteret og får mulighed for at diskutere dem, og så vil ministeren udarbejde et virkemiddelkatalog, som så kan skitsere grundlaget for de nødvendige politiske beslutninger.

Jeg håber, at den proces, der her er sat i gang, vil give os et fingerpeg om, hvilke realistiske muligheder vi har både på kortere sigt og på længere sigt til at begrænse trafikken CO₂-udslip, og hvilke vi derfor bør prioritere.

I den sammenhæng kan jeg så svare hr. Peter Hansen-Nord, at vi ikke har yderligere konkrete planer ud over de forsknings- og udviklingsaktiviteter, som Trafikministeriet i forvejen bidrager til på det her område – i øvrigt på en række områder i samarbejde med Miljø- og Energiministeriet.

Til hr. Kristian Jensen kan jeg svare, at den type af afgift, jeg her nævnte, ikke vil have nogen virkning for mobiliteten på landområderne, fordi det, jeg taler om, er alene at score den billiggørelse, der er ved at få mere energiokonomiske biler, så man ikke skal købe så meget benzin for at køre lige så langt på literen eller for at køre lige så mange kilometer. Den prisforskel skal ikke omsættes til større biler eller til, at man kører endnu mere, men skal omsættes til en fordel for miljøet.

Så der bliver overhovedet ikke tale om i sammenhæng med den melding, jeg gav her, nogen ændring af mulighederne for mobilitet i landdistrikterne.

Og til hr. Frank Dahlggaard kan jeg svare, at når jeg svarer her, som jeg gør i mit første svar, så hænger det bl.a. sammen med, at vi nu er klar over, at den aftale, der er på vej til at blive indgået eller meget tæt på at blive indgået mellem EU og automobilindustrien, rækker frem til 2008, men derfor har vi vel lov til at tælle den