

Lastbilerne? Ja, vi har jo lagt ekstra afgifter på, men her skal man jo også forholde sig til, at hvis vi ensidigt gør det, etablerer man sig syd for grænsen og kører sine varer op den vej rundt og skal leve op til de krav, der er i Tyskland. Derfor har det jo også været væsentligt at få det her på EU's dagsorden.

Derfor er det da også glædeligt at se, at dér, hvor det er, man netop er trængt nu, er man ved at skabe forståelse for det. Netop i Tyskland og Belgien fokuserer man på at få indført et roadpricingsystem, som vi efterfølgende på lastbilområdet skal følge eller i hvert fald kan have nogle hensigter om at få fulgt op på. Men det er væsentligt, at de største lande er med til at trække den her udvikling i gang.

Jeg vil da heller ikke undlade at sige, at med hensyn til energiafgiften er man jo også afhængig af nabolandene. Vi kan jo se, at hvis vi går over den pris, der er på energi i vores naboland Tyskland, har vi altså en stigende grænsehandel.

Vi har jo også i den her periode investeret og fået investeret mere i kollektiv trafik, for hvad handler det om? Det handler jo også om at have et alternativ til transport, sådan at vi ikke kun får udviklet gode transportmuligheder i bil. Bilen er kommet for at blive, er en utrolig god ting, er utrolig fleksibel. Der er nogle, der ikke har det, men vi kan også få flere til at bruge det samme transportmiddel ved at udvikle det i det kollektive trafiksystem.

Det er jo også utrolig væsentligt, at vi har fået delt DSB op i forskellige selskaber, S-tog, gods og intercity-regionalselskaberne, for netop at kunne stille krav og få forbedret service og komfort, for det er jo det, der er hele forudsætningen for, at folk også vil vælge anderledes.

Der er flere passagerer, der i stigende grad bruger det kollektive transportsystem. Dér, hvor vi særligt kan se det for øjeblikket, er jo på tværs af Danmark: øst-vest-forbindelsen med intercitytogene.

Man skal også forholde sig til, at dette har bevirket, at der er droslet ned på flytrafikken, der har været eller er en af de største forbrugere af energi. Det er også med til at trække den vej rundt.

Alt i alt er der jo etableret mange gode ting, men vi kan jo kun fortsætte den udvikling, mener vi, med det, der er lagt op til fra trafikministerens side, nemlig at få skabt den debat, få belyst, hvad det er for nogle problematikker, vi har, få den dialog med befolkningen, for at vi

også kan nå nogle andre virkemidler, ellers får vi ikke løst hele problematikken omkring CO₂-området.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Det er til spørgsmålet om, at bilindustrien skal tilskyndes til at udvikle benzinøkonomiske biler.

Jeg mener faktisk, at bilindustrien har kunnet det længe. Jeg har haft møder med dem helt tilbage til slutningen og midten af 1980'erne, hvor de jo ønskede sig, at der kom en lovgivning, der også gjorde, at man ville købe de biler.

Problemet er jo ikke et spørgsmål om, hvorvidt de kan; det kan de sagtens. Den eneste, man for alvor mobber ved at lave højere benzinpriser, er jo oliebranchen; det er oliebranchen. Det er ikke bilindustrien, den kan jo godt lave benzinøkonomiske biler. Det er da klart, at når benzinen koster så lidt, som den gør, så køber folk ikke disse benzinøkonomiske biler. Mange gange ved de dårlig nok, hvor meget en bil går på literen, for det spiller ikke nogen rolle.

Jeg vil godt spørge hr. Poul Andersen, om det ikke er rigtigt, at det ikke er bilindustriens afmagt, vi har som problem.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

To spørgsmål til hr. Poul Andersen:

Jeg kan forstå, hr. Poul Andersen og regeringen er blevet forelsket i det virkemiddel, der hedder roadpricing. Hvad er begrundelsen for at vælge just det middel, som er uprøvet, som for øjeblikket er usikkert, og som vi ikke kan anvende i dag, heller ikke i morgen? Hvad er begrundelsen for at pege på just dette middel i stedet for en betalingsring, der kan anvendes i dag, igangsættes i morgen, og som er gennemprøvet? Det er det ene.

Det andet er: Hvorfor er regeringen, hr. Poul Andersen så bange for, at en stigende afgift skulle medføre en stigende grænsehandel?

I Transportrådets rapport om virkningerne af en øget afgift i Holland påpeges, at en afgift kan medføre mere grænsehandel, javel, at der sker retræk i det forventede provenu på omkring 15 pct., javel. Så kan jeg sige: Og hvad så?

Hvis merprovenuet anvendes præcist og effektivt til en charmeoffensiv inden for den kollektive trafik, er der så alligevel ikke vundet en verden?