

vil modsætte sig, er, at det jo stort set er lykkedes at bilde folk ind, at det er økologisk smart at skifte bilen ud, fordi en ny bil nok er bedre end en gammel bil.

I forlængelse af hr. Ebbe Kalnæs' spørgsmål vil jeg så spørge hr. Poul Andersen, om han kan bekræfte f.eks. de tal, der er fra miljøinstituttet i Heidelberg: at en splinterny bil allerede har forbrugt 5.000 liter olie og forurennet 922 mio. m³ luft, når den står hos bilforhandleren. Selve produktionen er altså en alvorlig sag.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Jeg kunne forstå på hr. Poul Andersen, at roadpricing var ét blandt flere virksomme midler, men tilbage var dog, kunne jeg forstå, roadpricing som et meget vigtigt middel. Hvor stor langmodighed har hr. Poul Andersen i forhold til roadpricing? Skal vi også i år 2005 i den her sal høre, at det er det vigtigste og mest forløsende middel til at løse CO₂-udslippet? Vil det lyde i år 2005: Ja, nu må vi se at få gang i roadpricing?

Hvilken langmodighed har hr. Poul Andersen med hensyn til roadpricing?

(Kort bemærkning).

Jette Gottlieb (EL):

Jeg må indrømme, at jeg studsede over tonen i hr. Poul Andersens svar, for det lød jo klart, at nu var tiden inde til, at nu måtte man ligesom fremlægge problemerne og se, hvad man så kunne gøre ved dem, som om vi stod ved år 0.

Jeg vil bare sige, at i regeringens univers er år 0 jo den dag, da man fremlagde »Trafik 2005«, og da havde man nogle klare målsætninger, som gik på, at man altså ikke skulle have det her CO₂ til at stige. Det var jo behageligt langt ud i fremtiden, det var ind i næste årtusinde, så det kunne man jo nok klare, ingen problemer.

Så har man haft nogle meget afklarende debatter i mellemtiden, og jeg er sikker på, at hr. Poul Andersen kan huske debatten i 1996, hvor han selv var ordfører. Jeg er sikker på, at han kan huske den, for da havde vi en lang debat, som mandede ud i, at Folketinget med et meget stort flertal – der var nogle få, der stemte blankt – meddelte, at man ønskede at fastholde den her målsætning. Det var i 1996, så vi er altså ikke ved år 0 nu.

Sagen er, at den målsætning, man stillede op dengang, er nødvendig at fastholde, og derfor kan man altså ikke starte forfra og sige, at nu

må vi se at tænke os om og finde ud af, hvad vi skal gøre. Det er konkrete handlinger, der skal til.

(Kort bemærkning).

Ebbe Kalnæs (CD):

Jeg fik jo ikke rigtig svar fra hr. Poul Andersen, når det gælder den teknologiske udvikling. Jeg vil gerne spørge på en lidt anden måde:

Meldingerne er klare på, at man laver de første fuel cell-biler om 6 år. Når jeg sammen med Folketingets Energiudvalg var i USA, og da oplevede at køre i elbiler, som kørte 100 km ud og 100 km hjem med topfart, acceleration og alt, hvad der hører til – det eneste, jeg manglede, var vel stort set en cd, som havde en sekssporet lyd, så havde jeg fået dækket alle behovene – er det så ikke sådan, at den danske afgiftsstruktur, den måde, vi opkræver afgift, altså de store registreringsafgifter, kan være hæmmende for, at den udvikling kommer hurtigt til Danmark, så den forurening og CO₂-skræk kan blive elimineret?

(Kort bemærkning).

Poul Andersen (S):

Nu skal jeg lige sørge for at få svaret på hr. Ebbe Kalnæs' spørgsmål: Teknologisk udvikling er jo et af de virkelige drivmidler. Det fortæller historien jo også alt om. Den kommer og løser ligesom en lang række problemfelter, og den vil også komme til os, helt klart.

Vi har den afgiftsstruktur, som vi har. Jeg vil gerne sige i den forbindelse: Udskiftningen af bilparken har vi jo også haft som et mål, og her indførte vi jo i en overgangsperiode skrotpræmien netop for at få rensset ud. Nu har vi også indført syn på biler. Vi har altså hele tiden ført det up to date.

Fru Jette Gottlieb kører meget frem med det om roadpricing og kun roadpricing. Det er noget forbasket volapyk, fordi de ting, som regeringen har igangsat på en lang række områder, dels omkring kollektiv trafik, dels omkring det med biler, som jeg har talt om her, viser jo helt klart, at regeringen er gået ind i den her proces. Det, der bare er tilfældet, er, at det her er noget af det, der tager længere tid, inden det har fuld gennemslagskraft.

Det, man også skal forholde sig til, er, at behovet for transport – og det er det, som fru Jette Gottlieb ikke vil forholde sig til – er steget på grund af mobiliteten på arbejdsmarkedet. Der