

ge forlig: at det prisreguleret netop skulle koste det samme at komme over Storebæltsbroen, som det kostede at komme med færgerne.

Det betyder ikke, at broen ville blive tom for biler, og at de alle sammen ville benytte Kattégatfærgerne i stedet for. Højere brotakster kunne kombineres med lavere havnetakster, og her tænker jeg ikke på havnetaksterne for de færger, der sejler indenlands over Kattégat, men på de færger, der betjener Skandinavien.

Kendsgerningen er, at medens man er blevet enig om at sætte brotaksterne på Storebælt ned, så har man sat havnetaksterne op. Det betyder, at rederier, der har investeret i færger i tillid til aftaler, nu må se, at deres kundegrundlag smuldrer, at lastbilerne trækker ned gennem Sverige for at køre over broerne i stedet for.

Der er andre virkemidler:

Den grønne ejerafgift, som er en ganske udmærket idé, er bare ikke grøn nok. Det vil sige, den er ikke differentieret nok, den virker ikke tilstrækkeligt, den kan forstærkes.

Så skal der selvfølgelig investeres mere i kollektiv trafik dér, hvor der er et trafikgrundlag for det. Den skal virke, der skal være lavere priser, og der skal f.eks. investeres i parkeringspladser ved banegårdene, så man kan lære at bruge bilen og toget i sammenhæng.

Flyafgift vil vi meget gerne være med til på national flyvning. Den flyrute, der giver mest i øjeblikket, er flyruten på Nordjylland, og det er i virkeligheden skat på Nordjylland, så det er ikke nogen god idé. Den har ikke haft adfærdregulerende virkning. Flytrafikken på Nordjylland er ikke faldet, selv om Storebæltsbroen er åbnet og togtrafikken er blevet bedre, og selv om man altså har indført passagerafgiften. Så det viser, at det kun er en skat, den har ingen adfærdregulerende virkning.

Man kunne hente de samme penge ind - 40 mio. kr. koster passagerafgiften på Nordjylland - bare ved at hæve taksten med 10 kr. pr. bil, der kører over Storebælt, og det vil have en adfærdregulerende effekt, selv om det selvfølgelig er for lidt.

En anden lille uskyldig ting: Man kunne pålægge virksomheder at avertere om den kollektive trafik omkring virksomheden. Det vil øge opmærksomheden på, at kollektiv trafik i virkeligheden kan bruges, og øge opmærksomheden på, at den måske kan bruges, sådan at man kunne hjælpe hinanden med at få den til at fungere. I stedet for at give ubeskattede parkeringspladsbilletter, som man gør i eksempelvis

København, kunne man måske også overveje, at virksomheder skattefrit kunne give frikort til kollektiv trafik til den rute, som de skulle bruge for at komme på arbejde.

Der er masser af instrumenter, som vi kan bruge uden at anfægte EU, og som kunne medvirke til, at vi kunne opfylde CO₂-målsætningen.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Ja, jeg stiller mig lidt undrende. Mig bekendt har de nordjyske folketingsmedlemmer fået alt, hvad de skulle have, ved Storebæltsforliget. Der var ingen krav om reguleringer af nogen som helst færgesejlads i Nordjylland. På intet tidspunkt har det været blandet ind i nogen som helst trafikbehandling i forbindelse med Storebælt, idet man altid har sagt, at grænsen går ved Randers. Det er påvirkningsgrænsen, og derfor er det ganske urealistisk at begynde at blande Stena Lines sejlads til Norge og Sverige ind i Femer Bælt-forbindelsen og Storebæltsforbindelsen og deres takster.

Jeg kan ikke se, der er nogen som helst rigtighed i det her, og det har aldrig nogen sinde været fremført fra Nordjylland. De fik, hvad de skulle i det forlig, og det er helt i orden, og det skal vi nok leve op til.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Jeg vil gerne spørge hr. Ole M. Nielsen: Når man taler om at få højere brotakster for biler, er det, fordi man gerne vil have flere biler til at sejle med færger? Jeg har netop fået oplyst i dag, at brændstofforbruget er betydelig mindre, når man kører over, end når man sejler over. Er det sådan, at hr. Ole M. Nielsen ligesom SF og Enhedslisten synes, at nu skal vi have flere, måske flere hurtigfærger, til at sejle over?

Man ved nok, at brændstofforbruget er betydelig større dér, men det er måske en del af den miljøprofil, som man vil forsøge at skabe sig også i Kristeligt Folkeparti?

(Kort bemærkning).

Ole M. Nielsen (KRF):

Til hr. Ikast: Nordjylland har fået det, vi skulle. Sådan med meget slid og møje får vi også vore motorveje. Men det er en kendsgerning, at man er løbet fra Storebæltsforligets bestemmelse om, at det skulle koste at komme over Storebælt, li-