

ligt, hvis den havde været der tidligere, men det skal man ikke klage over, man skal i stedet være glad for, at den er kommet nu.

Der er jo ingen tvivl om, at når vi ser på europæisk plan, har vi en situation, hvor vi har meget store områder med trafikforhold. Det er både på landjorden og i luften. Det er til skade for vores økonomier. Det er til skade for fremkommeligheden både for erhvervstransporterne og for persontransporterne, og så vil jeg sige, at der er en overordentlig stor fare for, at vi inden for EU ikke er i stand til at leve op til de forpligtelser, vi har sagt ja til i forbindelse med Kyotoaftalen og dens målsætninger.

Kl. 15.30

Hvidbogen ligger faktisk meget smukt i forlængelse af den rapport, der hed »Transport 2000«, som kom for over 10 år siden. Det var ikke en kommissionsrapport, det var ikke en egentlig EU-rapport, men en rapport udarbejdet af en mindre gruppe af højtplacerede personer, bl.a. deltog den tidligere industriminister Nils Wilhjelms i denne.

Det interessante ved den rapport var blandt andet, at den sagde, at det altdominerende problem på transportområdet er, at transporter simpelt hen er blevet for billige. De er blevet så billige, at transporter ikke længere er effektive, fordi man ikke udnytter transportsystemerne effektivt. Sagt på almindeligt dansk sjusker man med det.

Det er jo stadig væk et af de problemer, vi har, når vi kigger på, hvordan vi ikke kun af miljømæssige, men også af økonomiske hensyn skal have gjort vores transportsystemer mere rentable, end de er i dag.

Hvis jeg et øjeblik må kigge på koblingen mellem miljø og transport, er det helt klart, at både når vi kigger herhjemme, og når vi ser på fælleseuropæisk plan, men navnlig herhjemme, har vi i Danmark over en 20-årig periode formået at få afkoblet det, at økonomisk vækst også automatisk fører til øget energiforbrug. Det er faktisk noget af det, vi er meget kendte for i andre lande og meget berømmet for, for det er meget sjældent, at det lykkes at få lavet den afkobling.

Afkoblingen er imidlertid mislykkedes på transportområdet. Den er lykkedes på de andre områder, men den er mislykkedes på transportområdet, og derfor er det også sådan, at den største trussel mod vores hjemlige målsætning om at sænke CO₂-udslippet med 20 pct. inden 2005 ligger inden for transportområdet, fordi

transportområdet stadig væk vokser, og energiforbruget og CO₂-udslippet vokser nogenlunde i takt med, at transportområdet vokser.

Når man så kigger på det på europæisk plan, må man sige, at vi står i den situation, at transporterne ligger beslag på over 30 pct. af det totale energiforbrug inden for EU. Det er meget, og der er sket en vækst på 50 pct. i perioden fra 1985-2000. Hvis man fremskriver den, så står vi i den situation, at vi simpelt hen ikke kan magte vores miljømålsætninger, hvis vi ikke handler.

Så jo, jeg er da enig med ministeren i, at nedbringelse af miljøskaderne ved transporten skal gøres med omtanke, men det er sandelig også nødvendigt at handle. Det er ikke nok at tænke sig om, vi må simpelt hen også handle, og de hidtidige handlemønstre har simpelt hen ikke været tilstrækkelige. Vi bliver nødt til at handle mere effektivt på det her område og på alle områder.

Vi bliver nødt til at sætte ind gennem det, der hedder afgifter. Det kan så være, at man ikke kan lide at kalde det afgifter, men lad os så kalde det prisen på transport. Vi er simpelt hen nødt til at øge prisen på transport, fordi markedet ikke har gjort det af sig selv, for ellers kan vi ikke få en effektivisering.

Vi kan selvfølgelig godt arbejde med andre mekanismer for at få en effektivisering eller en optimering af transportmønstrene, men det bliver bare meget let bureaukratisk, og det tror jeg ikke den nuværende regering har en interesse i. Så prisen er faktisk et meget, meget effektivt middel til at optimere vores anvendelse af transport.

Det kloge er jo at gøre det på en sådan måde, så de afgifter, man vil lægge ind her – prisforøgelse i form af vejafgifter, og hvad det nu ellers er – bruges til at investere i at sikre, at vi kan flytte noget mere af transporterne, det er både gods- og persontransporter, over på bane og over på søtransporter, så vi kan få aflastet vejnettet og vi kan få aflastet transporterne i luften.

Martin Lidegaard (RV):

Transport i Europa og transport i Danmark er blevet to helt afhængige størrelser. Det er derfor afgørende, at vores fremtidige danske prioriteringer inden for trafikområdet bliver vurderet i både en europæisk og en national sammenhæng.

En fælles europæisk transportpolitik har altid været afgørende for udviklingen af det store marked i Europa. Det er blevet forudsat i Rom-