

Dansk Folkeparti ser forslaget som et positivt tiltag til debatten om, hvordan man kan imødekomme fremtidens udfordringer på transportsiden. Dog er vi ikke enige i den måde, som det er beskrevet i forslaget, og som der lægges op til.

Dansk Folkeparti er enig i argumentationerne, som forslagsstillerne kommer med i forslaget, om, at der skal ske en effektivisering på transportsiden, ingen tvivl om det. Spørgsmålet er bare, hvordan og med hvilke midler. Trods det at forslagsstillerne ikke godtager nye og måske brugbare argumentationer – de fremkommer nemlig flere gange i forslaget – vil jeg alligevel forsøge her. Dansk Folkeparti undrer sig meget over, at hver gang vi har den her diskussion, lander den i samme spor. Spørgsmålet, som melder sig gentagne gange hos mig, er: Hvad kan tilskynde bilisterne til at benytte mindre forurenende biler?

Skal vi kigge – jeg siger ikke, vi skal – men kan vi kigge på beskatningen af transport, skal vi kigge på vægtafgift, således at den bliver lavest for de biler, der bruger mindst energi, eller skal vi skabe højhastighedsforbindelser imellem de større danske byer? Skal vi skabe en effektiv forbindelse på kryds og tværs internt i de danske byer, såsom f.eks. busbaner, letbaner, et alternativ til undergrundsbanerne og bybusserne?

Kl. 17.35

Forureningen kan formindskes på rigtig mange gode måder. Alle disse muligheder bør undersøges grundigt. Dansk Folkeparti vil gerne her komme med en idé, en mulighed for, hvordan vi får mere styr på transportsektoren. Det skal siges, at det ikke er lykkedes mig at se, om der er taget initiativ til det her før. Men jeg synes, det er vigtigt, at man får afklaret området, og det kunne ske ved en udarbejdelse af en national, tværfaglig handlingsplan på tværs af trafik- og energiområdet for den fremtidige udvikling på trafikområdet, hvor man tager hensyn til den forventede trafikudvikling.

Til sidst og ikke mindst vil jeg sige, at det er et positivt forslag, dog kan Dansk Folkeparti på nuværende tidspunkt ikke støtte tvungen iblandt. Man ser gerne, at man afsætter mange flere forskningsmidler til bioætanol på anden generation.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Jeg vil gerne sige først, at jeg er utrolig glad for de positive tilkendegivelser om at kigge på

transportområdet. Jeg har et ganske kort spørgsmål, som jeg har glædet mig meget til at kunne stille fru Tina Petersen efter de sidste dages diskussioner i pressen mellem Dansk Folkeparti og regeringen.

Nu er det jo biobrændstoffer, vi diskuterer, og jeg skal bare have det bøjet i neon: I dag er det Dansk Folkepartis holdning, at man er imod at bruge biobrændstoffer i bilerne, i hvert fald hvis det er tvunget. Men hvis det ikke er tvunget, hvad skulle det så være, havde jeg nær sagt. Ser Dansk Folkeparti andre måder at bruge biobrændstoffer i bilerne på, end ved at man putter det i benzinen?

(Kort bemærkning).

Tina Petersen (DF):

Nu er det jo sådan, at Dansk Folkeparti var de første her i 2006, som faktisk fik 60 mio. kr. afsat til området, altså til udvikling af anden generation, bl.a. til opstarten. Så vi er skam ikke imod bioætanol. Vi ser bare, at udviklingen og den satsning, der skal ske, skal ske på andengenerationen. Nu er det jo sådan, som ministeren også har stået heroppe og sagt, at førstegenerationsbioætanol er på markedet.

En anden ting er: Kigger man – nu jeg jo hørt lidt til debatten herinde – så på det, som jeg savner, er det et regnestykke for første generation, et decideret regnestykke for, hvad der er miljøfordelene ved førstegenerationen. Nogle påstår, de er der. Jeg har ikke kunnet finde, hvad fordelene er omkring CO₂-besparelser. Det er en af dem.

(Kort bemærkning).

Anne Grete Holmsgaard (SF):

Så kan jeg oplyse fru Tina Petersen om, at det kan slås op på både Miljøagenturets og i EU's undersøgelser af, hvad miljøfordelene er. Så det er ikke svært at finde.

Men jeg mangler stadig væk et svar på: Når Dansk Folkeparti er positiv over for biobrændstoffer, vil man så kun gå ind for, at der kommer biobrændstoffer i benzinen, hvis der bliver afgiftslettelse? Eller vil man kun gå ind for, at det er frivilligt – altså, at der stort set ikke kommer noget? Eller vil man også være med til at gøre det, som direktiver og lovgivning giver mulighed for, nemlig at man siger: Vi vil have en vis procent, og så forhandler man med olieselskaberne? Hvad er det for en af de tre muligheder, Dansk Folkeparti støtter?