

Tale i forbindelse med samrådsspørgsmål N
om, hvordan regeringen vil reducere
transportsektorens CO₂-udledning og løse
trængselsproblemerne på vejene, når
regeringen nu fuldstændig har opgivet at
benytte sig af kørselsafgifter

Jeg vil gerne starte med at gøre det klart for Trafikudvalgets medlemmer, og ikke mindst for Hr. Per Clausen, at arbejdet med at indføre afgifter, herunder kørselsafgifter, hører under skatteministeren, og ikke under transportministeren.

Derfor er jeg noget uforstående overfor at være blevet kaldt i samråd om emnet.

Jeg kan i denne sammenhæng kun bidrage med, hvad jeg også oplyste sidst Hr. Per Clausen kaldte mig i samråd om samme emne – nemlig det, der vedrører mit område.



Jeg vil derfor sige noget om de mange konkrete indsatsområder, der vil bidrage til en grønnere transportsektor – uden, vel at mærke, at vi ødelægger det for samfundet helt, helt fundamentale: Nemlig, at vi som borgere kan komme frem og tilbage til arbejde og fritidsaktiviteter, og at varer og gods kan komme rundt i landet.

Regeringen har sammen med Folketingets øvrige partier – undtagen Enhedslisten – i de senere år sat en meget lang række konkrete initiativer i gang, der skal være med til at forbedre mobiliteten og samtidig skabe en mere bæredygtig transportsektor.



At et stort set enigt Folketing står bag, er for mig at se med til at understrege, at indsatsen er helt rigtig.

Vi vil være med til at fremme nye, CO₂-venlige teknologier, fremme produktiviteten i transporterhvervet og styrke den kollektive transport og cyklismen.

Alle er enige om, at der er behov for at investere i den kollektive transport. På den måde bliver bus og tog et reelt alternativ for så mange som muligt. Derfor investerer vi massivt i navnlig jernbaneinfrastrukturen i de kommende år.

Ved samtidigt at fokusere på at skabe sammenhængende løsninger hjælper vi med at sikre, at den togbane, vi har



udbygget passer med bussystemet, og at der er plads til at sætte sin bil ved centrale stationer.

Det vil gøre det mere attraktivt at bruge toget, både når det gælder transport til og fra arbejde, og når det gælder de længere ture mellem landsdelene.

Jernbaneudbygningerne vil også fremme mulighederne for at transportere gods på bane. Vi etablerer dobbeltspor i Sønderjylland, ligesom både København-Ringsted og Femern Bælt-forbindelsen vil give bedre muligheder for transport af gods på bane.

Og vi har fokus på at forbedre samspillet mellem transportformerne på godsområdet. Veje og jernbaner til vores centrale havne skal derfor forbedres, så



skibstransport og gods på jernbane bliver godt integreret i det samlede system for vores produktion og distribution. Disse tiltag vil også medvirke til at mindske trængsel – også ved vækst og øget behov for mobilitet.

Jeg kan ikke understrege nok, at det ikke er et alternativ at hindre folk og varer i at flytte sig. Det er en fuldstændig teoretisk diskussion – ikke mindst i et moderne samfund, hvor vi ønsker vækst.

Vi har derfor behov for en teknologisk udvikling – vi skal bruge brændstoffet og de biler, vi kender i dag langt bedre, og vi skal give plads til nye teknologier.

Vi har allerede indført skærpede krav til taxaerhvervet i forhold til miljø- og energikrav, og resultatet efter et år, hvor



disse regler har været gældende, har været en CO₂-reduktion på 12.800 tons. Et tydeligt bevis på, at der er andre instrumenter end bare afgiftsinstrumentet virker.

Som endnu en del af transportaftalen administrerer Trafikstyrelsens Center for Grøn Transport en tilskudspulje på 200 mio. kr., som over fire år skal udbetales til forsøgsprojekter med energieffektive transportløsninger.

I forbindelse med første tilskudsrunde har der særligt været fokus på netop teknologiudvikling. Kort før jul gav Trafikstyrelsen tilsagn om tilskud til en række meget spændende projekter.

Der gives tilskud til to projekter om elbiler. Dels et storskalaforsøg, hvor flere



tusinde danske familier gennem de næste to år får lejlighed til at prøve en elbil i en periode. Desuden ydes der tilskud til en el-delebilsordning. Disse projekter vil give os viden og erfaringsgrundlag til brug for fremtidens beslutninger vedrørende denne teknologi, ligesom det vil drive efterspørgslen på elbiler.

Disse projekter understøttes yderligere af, at regeringen har besluttet at fritage elbiler for afgifter frem til og med 2015.

Der bliver også givet støtte til forsøg med gas som drivmiddel til busser og lastbiler. Og der etableres forsøg med brintbiler. Begge drivmidler, der kan reducere CO₂-udledningen fra



transportsektoren, uden at vi går på kompromis med mobiliteten.

Der startes to projekter om godsdistribution. Et der omfatter distribution udenfor myldretiden i Syddanmark, og et andet der fokuserer på optimering af distributionen i København. For begge projekter gælder, at målet er at mindske både trængsel, dvs. køkørsel, og reducere blandt andet CO₂.

Men vi kan ikke løse det hele alene. Vores EU-samarbejde er af afgørende betydning. De fælles krav og målsætninger til personbilers energieffektivitet er med til at få bilindustrien til at skærpe udviklingen – noget vi i Danmark aldrig ville kunne



drive og skabe alene som et lille marked uden en egentlig bil-industri.

Det glæder mig derfor, at jeg kan meddele spørgeren, at det er en meget massiv indsats, vi har sat i gang.

Afslutningsvist vil jeg endnu engang henviser hr. Per Clausen til skatteministeren, der kan redegøre for, hvilke afgiftsændringer der arbejdes med i regeringen.