

køre så meget bare for at få deres verden til at hænge sammen. Det er faktisk ret tarveligt, at vi pålægger dem det på den måde, det er foregået.

Men alligevel finansierer man gennem transportfradragene, at folk bosætter sig meget fjernt fra deres arbejde, og man medvirker her til at undergrave den kollektive trafik, der måtte være der i forvejen, for den får det dårligere på denne måde, forsvinder mange steder, og man undergraver altså også service- og produktionsniveauet i det lokale område.

En af de ting, man kan gøre, er selvfølgelig at gøre det her mere økonomisk ansvarligt. Hvad så med at satse på den rigtige, den benzinøkonomiske, bil, som vi har hørt meget om i dag, eller som i San Francisco på den forureningsfri bil? En ting kan man være sikker på: Ingen af delene ser vi noget til, hvis ikke der gøres noget effektivt med afgifter og påbud.

I dag, og det må altså hr. Langkilde og hr. Schmidt undskylde, kører bilerne det samme eller måske nærmest mindre på literen end for 15 år siden og altså i nogle tilfælde for over 20 år siden, idet der overhovedet ikke er satset på den energiøkonomiske bil.

Nu ved jeg godt, at jeg fik et løfte før om at få en billig én, der gik over 20 km på literen. Det er ikke én, som FDM kender til. Så nævnte hr. Langkilde lige for mig, at en Audi til 400.000 kr. kunne man måske også prøve at tænke på. Jeg tror ikke, den går meget mere end 20 km på literen, men det er ikke sådan lige at have 400.000 kr. Men det er klart altså, at store slag blandt små mennesker da er i orden. Men jeg tror ikke, at produktionen af den og hele billedet af den vil gøre, at den på nogen måde vil kunne kaldes en miljøinvestering.

Der er ingen tvivl om, at disse omlægninger først for alvor kommer, når benzin bliver noget, der skal spares på. 50 kr. literen foreslog Harald Agerley, den tidligere direktør fra Danfoss, forleden dag i Politiken. Det er måske at stramme den en anelse, men jeg vil bare lige gøre opmærksom på, at de, der er kommet hinsides, hvor de skal være bange for den ene eller den anden part, altså har et noget andet sprog end selv det, jeg vover mig ud i, og SF er åbenbart de eneste her i Folketinget, der vover at sige, hvad det er der skal til.

Jeg må indrømme, at jeg følte mig overspillet af Harald Agerley forleden dag, men jeg vil da gerne tage det med ind i overvejelserne, om det er de priser, vi skal op i for at få folk til at tænke sig om. Jeg tror det ikke. Jeg må egentlig ind-

rømme, at det har gjort indtryk på mig, at regeringen har sagt i den her lille blå, som vi har snakket så meget om i dag, at én krone kunne gøre noget, men det tør man så ikke foreslå. Det er bare sådan lige for at nævne misforholdet mellem det, nogen tør sige, og nogen ved, der skal til, og så det, som denne forsamling, det høje Ting, tør satse på.

Det er klart, at en hård CO₂-afgift også skal ramme fly- og skibstransporter. Det er oprørende, at EU stoppede det danske forsøg her, og jeg synes, det er vigtigt, at regeringen råber betydelig højere, og vil egentlig gerne spørge både miljø- og energiministeren og trafikministeren – jeg skal nok gentage spørgsmålet til dem bagefter – hvad Danmark faktisk gør i EU for at skærpe denne politik, så vi ikke én gang til bliver rendt over ende.

Det er klart, at den kollektive trafik skal forbedres, men ikke nødvendigvis ved at begynde med at investere i højhastighedstog på IC-nettet, når der nu trænges så grusomt til en forbedring på det regionale net og S-togene, hvor der simpelt hen er udsolgt i dag.

Det er heller ikke svært at komme i tanker om mange andre fornuftige tiltag. Nogle af dem er allerede nøje udarbejdet, andre er faktisk meget svære, som når man f.eks. skal have det internationale jernbanenet til at virke. Det vil fordre et ganske dramatisk indgreb i de nationale selskabers magtbeføjelser og selvstændighed, men før det kommer, kan man nok glemme alt om at gøre de internationale jernbanetransporter til gods- og persontransport konkurrencedygtige. Man skal kunne sende en direktør med en godsvogn, som det blev udtrykt engang på en nordisk transportkonference, men det er der faktisk meget langt til. Det er ikke først og fremmest et spørgsmål om investeringer og anlæg. Det er først og fremmest et organiseringsproblem, og det er til gengæld nok så svært at få igennem.

Inden for transportsektoren har man i utrolig grad med disse såkaldte velerhvervede rettigheder at gøre, men læg mærke til, at de fleste velerhvervede rettigheder er slet erhvervede.

I øvrigt skal man næppe gøre sig illusioner om, at man kan klare problemerne med en ensidig satsning på f.eks. forbedringer af den kollektive trafik. Der skal samtidig være et klart økonomisk incitament til at benytte den, ellers bliver den kun for dem, der er uden valgmuligheder, og det er de fattige, de gamle og børnene.