

Den næste sag på dagsordenen var:

5) Anden behandling af lovforslag nr. L 146: Forslag til lov om ændring af lov om beskyttelse mod elektromagnetiske forstyrrelser.

Af forskningsministeren (Frank Jensen).
(Fremsat 10/1 96. Første behandling 12/1 96. Betænkning 2/2 96).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer og spørgsmålet om dets overgang til tredje behandling sattes til forhandling under ét.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

§§ 1 og 2 vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

6) Forespørgsel nr. F 25:

Forespørgsel til miljø- og energiministeren og trafikministeren: »Hvilke planer har ministre- ne for nedbringelse af transportens bidrag til det samlede CO₂-udslip frem til henholdsvis år 2005 og år 2030?«

Af Jette Gottlieb (EL) og Bent Hindrup Andersen (EL).

(Forespørgslen anmeldt 28/11 95. Fremme af forespørgslen vedtaget 1/12 95).

Begrundelse

Jette Gottlieb (EL):

Når Enhedslisten har rejst denne forespørgsel om trafikens andel af CO₂-udslippet, så er det i den hensigt at få et flertal i det danske Folketing

til at skifte fra den hidtidige miljømæssigt negative eller passive trafikpolitik til en miljømæssigt aktiv trafikpolitik.

Når vi rejser denne forespørgsel, er vi fuldt vidende om, at miljø- og energiminister Svend Auken om nogle få måneder vil fremlægge et samlet energimæssigt udspil, som også vil omfatte trafikken, og at alle – selv herinde – jo i dag erkender, at den sektor, der har de største problemer med udviklingen i CO₂-foreurenin- gen, er trafikken. Man kunne derfor fristes til at tro, at der er taget tilstrækkeligt hånd om proble- matikken. Imidlertid står Folketinget og regeringen i dag med to målsætninger, som bli- ver stadig vanskeligere at opfylde.

Den ene målsætning er målsætningen om, at det danske CO₂-bidrag skal være nedsat med 20 pct. i år 2005 i forhold til 1988. Den anden er den særlige målsætning på trafikområdet, som siger, at trafikens CO₂-bidrag i år 2005 skal være på samme niveau som i 1988 – alt imens CO₂-bidraget fra trafikken stiger og stiger dag for dag.

Jeg vil gerne indledningsvis slå fast med syv- tommersøm, at Enhedslisten på ingen måde er tilfreds med disse målsætninger, og at vi til enhver tid vil arbejde for at få dem skærpet. Jeg er således overbevist om, at udviklingen hurtigt vil vise, at behovet for skærpede målsætninger er reelt, og at såvel samfundsdebatten udenfor som de politiske diskussioner her i Folketinget løbende vil vende tilbage til dette spørgsmål.

Vores sigte med denne forespørgselsdebat er imidlertid særdeles beskedent om end særdeles vigtigt. Vi er nemlig overordentlig nervøse for, at regeringen ikke magter at opfylde sine egne målsætninger – og det gælder specielt på trafik- området – medmindre der kommer et pres ude- fra. Vores sigte er derfor at få slået fast, om regeringen agter at tage konkrete initiativer på trafikområdet, initiativer, som både har virk- ning her og nu og har mere langsigtet virkning.

Enhedslisten har i sidste samling været med til at initiere store energibesparelser i erhvervs- livet. Det skete bl.a. gennem vedtagelse af en øremærkning af en CO₂-afgift som tilskud til energibesparende investeringer i erhvervs- livet. Husholdningernes energiforbrug er gennem grønne afgifter ligeledes under behandling, selv om Enhedslisten også her gerne så en øget anvendelse af afgifterne målrettet til at udvikle de løsninger, som reelt mindsker problemerne, i stedet for alene at fokusere på den adfærds- regulerende effekt.

Enhedslisten er meget opsat på, at en lignende målrettet indsats over for det stadig stigende bidrag til CO₂-udslippet fra transporten sættes i værk hellere i går end i morgen.

Imidlertid er vi bange for, at når miljø- og energiminister Svend Auken og trafikminister Jan Trøjborg skal fremlægge regeringens konkrete udspil til at sikre den langsigtede målsætning på transportområdet, ja, så får vi en udvandet og vag indsats, som ikke engang er i stand til at opfylde den midlertidige målsætning. Det farligste og mest bagstræveriske synspunkt i den forbindelse er at forlade sig på, at der nok snart bliver opfundet noget smart.

Enhedslisten er altså opsat på, at de konkrete resultater af indsatsen bliver målbare, og at manglende resultater det ene år kan føre til forstærket, konkret indsats i det kommende år. Kan ministrene overbevise mig om, at det er det, der er hensigten, så kan vi trække på samme hammel. I modsat fald er jeg bange for, at en trafikpolitik, der følger de samme hjulspor som hidtil, hvor enhver trafikpolitisk beslutning fører stik i den gale retning, og hvor CO₂-udslippet vil være stigende dag for dag, vil føre til en situation, hvor en magtesløs regering på et tidspunkt må give op og i erkendelse heraf konkludere, at der må lempes på målsætningen på trafikområdet eventuelt mod en øget indsats på andre områder, så i hvert fald den ene af målsætningerne holder, for at regeringen ikke helt skal tabe ansigt i CO₂-spørgsmålet.

Besvarelse

Miljø- og energiministeren (Svend Auken): Jeg kan begynde med at fortælle, at jeg vil besvare denne forespørgsel i fællesskab med trafikministeren, som lige efter mit indlæg mere konkret vil fortælle om mulighederne for CO₂-besparelser i transportsektoren.

Tiden er inde til, at »Energi 2000« afløses af en ny energipolitisk handlingsplan, der kan bære Danmark ind i det næste årtusind. Der er behov for at gøre status, tænke nyt og lægge planer for fremtiden.

Regeringen har derfor besluttet at udarbejde en ny helhedsorienteret og langsigtet energiplan i løbet af foråret. Startskuddet for tilblivelsen af den nye plan lød kort før jul. Vi fremlagde analyserapporten og debatoplægget »Danmarks energifremtider«, der giver et samlet overblik over den danske energisektor og mulighederne

for at nedbringe energiforbruget. Som et væsentligt område er også transportsektorens rolle belyst.

Samtidig fremlagde trafikministeren et særskilt debatoplæg om transportsektorens energiforbrug og CO₂-emissioner. Ved offentliggørelsen af disse to oplæg er grundlaget for debatten om den kommende energiplan om opfølgning på CO₂-målene på energi- og transportområdet lagt frem.

Sammen med trafikministeren vil jeg gerne opfordre til en bred, åben og konstruktiv diskussion om, hvordan vi indretter vor egen og vore børns og børnebørns energifremtid. Forespørgselsdebatten i dag ser jeg som et led i denne debat.

Til fru Gottliebs ensidige retten kanonerne ind mod de stakkels ministre i en mindretalsregering vil jeg gerne sige, at det er altså også vigtigt, at man får et flertal i Folketinget med, og at der bag dette flertal i Folketinget står et flertal i befolkningen. Når det er meget svært at gøre noget netop ved transportområdet – hvad vi kommer tilbage til – så er det, fordi vi her har en folkelig debat, som vi ikke i tilstrækkelig grad har vundet, havde jeg nær sagt, set ud fra et miljømæssigt synspunkt.

Regeringens egen holdning er meget klar. Næsten samtidig med fremlæggelsen af de to debatoplæg fastslog eksperterne i FN's klimapanel, at alt tyder på, at uden indgreb vil udledningen af drivhusgasser påvirke klimaet med global opvarmning og alvorlige klimaændringer til følge.

Samtidig er Danmark trods en meget ihærdig indsats fortsat blandt de lande, der har verdens største CO₂-udledning målt pr. indbygger. Derfor har vi en særlig forpligtelse til at gå foran og til at foregå andre lande med et godt eksempel. Kun derved kan den vestlige verden håbe på at få ulandene i tale og påvirke udviklingen, hvor det virkelig batter, nemlig i de folkerige tredjeverdenslande og de nye vækstøkonomier i Asien. Derfor er jeg enig med fru Gottlieb i, at ord og holdninger ikke er nok, der kræves også aktive handlinger.

I 1990 offentliggjorde den daværende regering en energihandlingsplan og en transport-handlingsplan for at nedbringe miljøbelastningen for de to sektorer. Planerne var et led i opfølgningen på handlingsplanen for miljø og udvikling fra 1988. Med »Energi 2000« forpligtede Danmark sig til inden år 2005 at nedbringe

den samlede CO₂-udledning med 20 pct. i forhold til udledningen i 1988, altså leve op til de forpligtelser, vi havde påtaget os i Montreal tidligere på året.

Transporthandlingsplanen fastlagde et delmål for transportsektoren og stabilisering af CO₂-udledningerne i år 2005 i forhold til 1988-niveauet. For år 2030 er målet en 25 pct.s reduktion i forhold til 1988, altså en stabilisering i begyndelsen af århundredet og så et fald i CO₂-belastningen fra transportsektoren.

Analyserne i »Danmarks energifremtider«, som vi altså netop har fremlagt, viser imidlertid, at Danmarks samlede energiefterspørgsel i et passivt forløb uden nye initiativer vil stige med 32 pct. frem til år 2030. Erhvervenes energiefterspørgsel og elforbruget til elapparater m.v. stiger, mens forbruget til opvarmning er faldende. Den seneste fremskrivning af udviklingen i transportsektoren viser, at CO₂-udledningen i år 2005 vil være steget med 22 pct. i forhold til niveauet i 1988, medmindre der iværksættes nye tiltag, som begrænser væksten især på vejområdet.

En sådan udvikling er hverken forenelig med delmålsætningen om stabilisering af CO₂-udledningen fra transportsektoren eller den overordnede nationale målsætning om en reduktion af Danmarks samlede CO₂-udledning med 20 pct. frem til år 2005. Målsætningen på transportområdet på længere sigt er som nævnt en reduktion af CO₂-udledningen på 25 pct. frem til år 2030. Heroverfor står en forventet stigning på ca. 30 pct. Gabet mellem, hvad vi bør gøre, og hvad vi selv har sat os som mål, og hvad der vil ske, hvis ikke vi gør mere end det, vi allerede har gjort, er altså vokset til 55 procentpoint, hvis man kan sige det på den måde.

I »Danmarks energifremtider« er besparelsesmulighederne på såvel transportområdet som på det øvrige energiområde blevet vurderet. Disse vurderinger peger på, at der på alle områder er store besparelsesmuligheder, herunder også på transportområdet, og regeringen vil på den baggrund overveje, hvordan potentialerne realiseres bedst muligt. Besparelsesmulighederne på transportområdet vedrører både tekniske og adfærdsmæssige potentialer.

Det er ikke realistisk at forvente, at CO₂-målene for transportsektoren alene vil kunne opfyldes ved at satse på teknisk udvikling og effektivisering. Analysen i de to debatoplæg viser, at det vil kræve en omfattende og en aktiv indsats at opfylde målene. Det er derfor nød-

vendigt også at sætte ind over for væksten i selve transportomfanget. Ud over stigende transportpriser vil det forudsætte, at lokalisering i højere grad sker ud fra transport- og miljømæssige hensyn. Det vil samtidig kræve ændrede transportvaner.

Selv om besparelsesmulighederne er store, tegner der sig således ingen nemme løsninger. En omfattende og aktiv indsats på et så tidligt tidspunkt som muligt vil være nødvendig for at opfylde CO₂-målene. Der vil være behov for en bred vifte af virkemidler, som både sigter på målsætningen i år 2005 og ændring af de langsigtede tendenser. Økonomiske virkemidler kan i den forbindelse spille en vigtig rolle. Tekniske og administrative virkemidler vil ofte kun være effektive, hvis de understøttes af økonomiske incitamentter.

I den nye plan vil indsatsen på transportområdet blive koordineret med indsatsen på energiområdet, så det bliver sikret, at den overordnede nationale CO₂-reduktionsmålsætning bliver opfyldt. Der vil således i højere grad end tidligere blive foretaget en afvejning på tværs af sektorerne. Både på transportområdet og på det øvrige energiområde er det afgørende, at der snarest og løbende bliver taget nye initiativer til at sikre, at den overordnede CO₂-reduktion bliver nået, og vi skal løbende foretage vurderinger af CO₂-virkningen af indsatsen for at sikre, at vi faktisk er på rette spor med hensyn til mål-opfyldelsen og ikke bare hævder at være på rette spor.

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Transportsektoren står som bekendt for ca. en femtedel af landets samlede CO₂-emissioner, og tendensen er, at andelen er stigende. Derfor udgør transportsektoren naturligvis en meget væsentlig brik i forbindelse med indsatsen på CO₂-området, så den samlede vedtagne målsætning kan nås.

Det var også baggrunden for, at der i forbindelse med offentliggørelsen af »Danmarks energifremtider« blev offentliggjort et selvstændigt debatoplæg om CO₂-emissioner fra transportsektoren. Debatoplægget om transportsektoren indeholder dels en fremskrivning af den forventede udvikling i transportsektorens energiforbrug og CO₂-emissioner, og dels en oversigt over handlemulighederne til begrænsning af dette udslip. Jeg skal i det følgende kort fremdrage de væsentligste punkter i oplægget, mens jeg med hensyn til de mere konkrete forslag

naturligvis må henvises til regeringens handlingsplan, som forventes offentliggjort i april måned.

Resultatet af fremskrivningen er, at CO₂-emissionerne i transportsektoren stiger med godt 20 pct. frem til 2005 og med godt 30 pct. frem til 2030, og da transportsektoren, som jeg sagde før, står for ca. en femtedel af de samlede CO₂-emissioner, kan man gøre regnestykket som andel af den samlede CO₂-emission op således, at isoleret set vil der være tale om en stigning i den samlede CO₂-emission alene fra transportsektoren på mellem 4 pct. og 6 pct. Målsætningen om en stabilisering af CO₂-emissionen i transportsektoren på 1988-niveauet i år 2005 og derefter en reduktion på 25 pct. frem til 2030 kan således ikke opfyldes uden nye initiativer.

Baggrunden for stigningen i CO₂-emissionerne i fremskrivningen er en forudsætning om et økonomisk vækstforløb, hvor produktion og forbrug stiger mere end i de sidste 25 år. Lad det være sagt med det samme.

Den hidtidige udvikling har vist, at personbilen er et meget eftertragtet gode; det tror jeg vi alle ved og erkender. Stigningen i det private forbrug giver sig derfor meget, kan man sige, kraftigt udslag i bilsalget. Erfaringen viser endvidere, at med en stigende bilbestand øges kørselsomfang og energiforbrug.

Samtidig er samfundsudviklingen præget af en stigende arbejdsdeling og specialisering, hvilket jo bl.a. viser sig i form af voksende samhandel med udlandet. Øget arbejdsdeling giver økonomiske fordele, men indebærer naturligvis samtidig mere transport. Det er således forhold uden for transportsektoren, der medvirker til stigende energiforbrug og CO₂-emissioner fra transportsektoren.

På den anden side er en effektiv transportsektor naturligvis væsentlig for den økonomiske vækst og befolkningens mobilitet såvel i den daglige trafik mellem hjem og arbejde som i fritiden. Udfordringen er derfor at planlægge løsninger af miljøproblemerne i transportsektoren, så det er muligt at nå miljømålene med en fremtidig høj økonomisk vækst.

For et ikkebilproducerende land som Danmark, som vi jo må erkende vi er – hvor besværligt det end kan være, når vi leder efter løsningsmuligheder for at nedbringe CO₂-emissionen fra bilsektoren – er det naturligvis i særlig grad vigtigt at lægge mærke til, at de initiativer, der fornuftigvis skal tages på området, kræver

en koordineret indsats på EU-niveau. Koordinerende initiativer på dette niveau vil ikke blot kun påvirke omfanget og sammensætningen af transportefterspørgslen, men også give producenterne et incitament til at producere mindre energiforbrugende biler. Derfor følger den danske regering med stor interesse de udspil, der i denne tid kommer fra Europa-Kommissionen.

I slutningen af 1995 offentliggjorde Europa-Kommissionen en grøn bog om de omkostninger, som den enkelte trafikant påfører resten af samfundet i form af bl.a. forurening, uheld, kødannelser. Budskabet i grønbogen er, at den enkelte borger skal medtage disse omkostninger i sin beslutning om transportbehov og transportvalg, hvilket er helt i overensstemmelse med regeringens politik. Nogenlunde samtidig offentliggjorde Europa-Kommissionen en strategi til fremme af energiøkonomiske personbiler som grundlag for drøftelser i Ministerråd og Europa-Parlamentet.

Europa-Kommissionen konkluderer her i overensstemmelse med tidligere vurderinger, at der er et stort potentiale for at reducere CO₂-emissionerne ved på EU-niveau at satse på mere energiøkonomiske køretøjer.

I oplægget fra Kommissionen nævnes muligheden for, at nye biler i år 2005 i gennemsnit kører 20 km/l. Når man tager hensyn til, at gennemsnitsbilen i Danmark kører op imod 14 km/l, og da vi ved, at udskiftningen af biler naturligvis foregår over en lang årrække, vil virkningen på kort sigt derfor også være ganske moderat. Det længere perspektiv af en sådan udvikling kan imidlertid være, at en almindelig bil i gennemsnit kommer til at køre omkring 100 km på 3 l, dvs. at benzinforbruget mere end halveres i forhold til dagens niveau. Det er naturligvis ikke teknisk uopnåeligt. Hertil kommer mulighederne for et egentlig teknologisk skift f.eks. til biler, der kører på andre drivmidler.

I regeringens handlingsplan vil det derfor blive overvejet, hvordan vi fra dansk side kan tage initiativ til, at der i EU-regi træffes konkrete beslutninger på dette område.

Samtidig har vi i Danmark muligheden for gennem afgiftsdifferentiering at fremme energiøkonomiske køretøjer. Regeringen overvejer således for øjeblikket mulighederne for at omlægge bl.a. vægtafgiften for motorkøretøjer i en mere miljøvenlig retning i overensstemmelse med nogle af de tanker, som bilorganisationerne har lagt frem. Samtidig vil det bliver vurderet, om det gennem oplysningskampagner eller

gennem andre virkemidler er muligt at få befolkningen til at vælge mere energiøkonomiske biler og/eller mere energiøkonomiske transportformer.

Muligheder for reduktioner i CO₂-emissionen gennem anvendelse af andre drivmidler end benzin og diesel med mindre CO₂-indhold, f.eks. biobrændsler, skal løbende vurderes. På længere sigt vil der sandsynligvis være mulighed for en sådan omlægning, men på kortere sigt er mulighederne begrænsede. Eksempelvis peger hidtidige undersøgelser på, at det er forbundet med større omkostninger og energiforbrug at producere biobrændsler til transportsektoren end til andre energiforbrugende sektorer. Derfor bør biobrændsler i første omgang anvendes i andre sektorer.

En øget satsning på de teknologiske muligheder vil sandsynligvis ikke være tilstrækkeligt til at opfylde den nuværende CO₂-målsætning i transportsektoren, hvorfor der må tages andre initiativer i anvendelse. Initiativer, der ofte fremhæves i den forbindelse, er mulighederne for en omlægning af biltransport til cykel, gang og kollektiv trafik gennem en forbedring af grundlaget for disse transportformer.

Når det drejer sig om en omlægning til cykel og gang, er der ingen tvivl om, at det kan føre til en reduktion af CO₂-emissionerne. Imidlertid er det begrænset, hvor meget transport der kan omlægges til cykel og gang. I disse år tages adskillige initiativer til at forbedre cyklisternes forhold, og i forbindelse med regeringens handlingsplan vil denne indsats blive overvejet nærmere i relation til mulighederne for CO₂-reduktioner.

Når det drejer sig om kollektiv trafik, er sagen naturligvis noget mere kompliceret, idet kollektiv trafik som bekendt også bruger energi. I større byer vil den kollektive trafik være mere energiøkonomisk end biltransport, mens det modsatte naturligvis godt kan være tilfældet i mindre bysamfund.

Regeringens politik er, at mulighederne for at mindske CO₂-emissionerne ved at forbedre den kollektive trafik skal udnyttes. I disse år foretages store investeringer i den kollektive trafik. Begrundelsen for investering er ofte ikke primært CO₂-spørgsmål, men andre fordele, der knytter sig til den kollektive trafik.

Jeg tænker her på de store investeringer i kollektiv trafik i hovedstadsområdet og de faste jernbaneforbindelser over Øresund og Storebælt.

Jeg håber, at den brede interesse i Folketinget for kollektiv trafik også vil slå igennem, når vi skal drøfte de fremtidige investeringer i hovedjernbanenettet. Trafikministeriet har netop udsendt en rapport om de undersøgelsesarbejder, der er igangsat på dette område.

Der peges nogle gange på, at det især er bilpendlingen, der bør omlægges til cykel-, gang- og kollektiv trafik. I den forbindelse er det vigtigt at være opmærksom på, at bilkørsel mellem bolig og arbejdsplads kun udgør omkring en tredjedel af den samlede bilkørsel, og kun en del af denne kørsel finder sted i større byer, hvor der kan ske en energibesparelse ved omlægning af kørslen til kollektiv trafik.

En meget stor del af bilkørslen er fritidskørsel, hvor omlægning til kollektiv trafik vil være meget, meget vanskelig. Dette understreger endnu en gang, at der er grænser for mulighederne for at opnå CO₂-reduktioner ved omlægning af biltransport til cykel-, gang- og kollektiv trafik, men det er lige så klart, at en omlægning af bilpendling kan spare energi, især hvis mulighederne for omlægning til cykel-, gang- og kollektiv trafik kombineres med en aktiv lokaliseringspolitik.

I det foregående har jeg nævnt nogle temaer, der har været centrale i den politiske debat, men herudover er der f.eks. muligheder for at spare energi ved at fremme energirigtig kørsel og i samarbejde med godstransporterhvervet vurdere mulighederne for en optimering af godstransporten. Indsatsen til CO₂-reduktioner på transportområdet kan således ske på flere forskellige måder. Der vil være tiltag, som det sandsynligvis er forholdsvis nemt at opnå bred politisk enighed om som f.eks. satsning på mere energiøkonomiske biler.

Ideer til nye initiativer er velkomne. Nogle vil måske vise sig at være ganske fantasifulde, men måske urealistiske, mens andre vil være umiddelbart egnede til nærmere overvejelser. Regeringen er åben for nye ideer og dialog herom.

Til foråret vil regeringen som sagt fremlægge en samlet handlingsplan for CO₂-reduktioner, hvoraf det vil fremgå, hvorledes indsatsen i transportsektoren er afvejet i forhold til andre sektorer, og jeg håber, vi til den tid får en konstruktiv debat om udspillet.

Forhandling

Jette Gottlieb (EL):

Jeg vil gerne takke ministrene for redegørelsen, og jeg hæfter mig specielt ved trafikministerens konstatering af, at trafikmålsætningen ikke kan opfyldes uden nye initiativer, at tiltag, som griber ind i befolkningens transportbehov og transportvaner, vil være nødvendige, og at en satsning på teknologiske forbedringer sandsynligvis ikke vil være tilstrækkelig. Derimod vil en bevidst afgiftspolitik ifølge ministeren kunne være et effektivt middel, og samtidig præciserer ministeren, at det er regeringens politik at mindske CO₂-udslippet ved at forbedre den kollektive trafik.

Jeg hæfter mig ved, at miljøministeren ikke mener, at han har vundet den folkelige debat i sine hensigters favør. Jeg fristes til at spørge: Hvor ved ministeren det fra? Jeg tror ikke, spørgsmålet har været stillet i en sådan form og på sådanne præmisser, så man kan sige noget entydigt om det.

Men hvis ministeren dermed mener, at han ikke har fået folkelig opbakning til de initiativer, regeringen i de seneste år har taget på trafikområdet, kunne begrundelsen jo slet og ret være den modsatte, nemlig at initiativerne ikke i tilstrækkelig grad fremmer en økologisk forsvarlig transportpolitik. Jeg tror nemlig, det er en myte, at et flertal af den danske befolkning ønsker at køre i bil for enhver pris.

Jeg har også hæftet mig ved, at miljøministeren præciserer, at det er her og nu, vi skal påbegynde de konkrete tiltag, og at vi løbende skal vurdere, om de iværksatte tiltag fører til det ønskede resultat. Det er jo vigtigt at konstatere det, før man kan gå videre, for på den måde kan vi måske år for år konstatere, at det er lykkedes at vende CO₂-supertanker, eller om en forstærket indsats er uomgængeligt nødvendig.

Hvad jeg til gengæld ikke hørte, var en konkret opstilling af de initiativer, ministrene her og nu ville tage for at opnå den ønskede udvikling på transportområdet. Det hidtidige forløb af debatterne og beslutningerne her i Folketinget viser jo, at først når regeringen for alvor ser skriften på væggen, er den villig til at foretage sig noget konkret, der får reelle konsekvenser. Men dette punkt er vi muligvis nået til nu.

Jeg ser hen til alle de forslag, regeringen vil fremlægge i denne samling, og vi vil også selv supplere med en række beslutningsforslag. Man må jo indrømme, at stort set alle de beslutnin-

ger, Folketingets flertal har truffet på det trafikpolitiske område i de seneste år, også efter at målsætningen for år 2005 er slået fast, har peget i den gale retning: Adskillige kilometer nye motorveje med og uden bropiller, nye spor på eksisterende motorveje, drastisk forhøjelse af transportfradraget for længere afstande og uanstastet vækst i ubeskattede kilometerpenge samtidig med en neddrøling af service i dele af den kollektive trafik og en kraftig forøgelse af priserne her.

Det er tankevækkende, og det er uacceptabelt, at siden 1981 er den relative pris for den kollektive transport steget med 35 pct., medens prisen på benzin er faldet med 35 pct. Vi er såmænd ikke ublu i vores krav. Vi ønsker bare i første omgang, at balancen fra 1981 genoprettes, og sagen er, at allerede med en omlægning af de eksisterende bevillinger til trafikprojekter kunne man udrette meget i den kollektive trafik, således at den ville blive et attraktivt alternativ for langt den største del af pendlerne.

Med en udbygget kollektiv lokaltrafik kunne også en væsentlig del af den daglige fritidstrafik varetages uden bil, og i den forbindelse er der vigtige sociale hensyn at tage. Halvdelen af den voksne befolkning i Danmark har ikke daglig adgang til bil, og børnene og mange ældre har det kun, hvis de kan skaffe en chauffør.

Vores målsætning med denne debat er at skaffe rum for de nødvendige konkrete forslag. Enhedslistens ordfører vil fremlægge nogle eksempler på, hvordan man kan opnå konkrete resultater. Vi satser på regeringens tilslutning hertil, og vi vil lægge hovedvægten på fem satsningsområder.

For det første: Vi vil satse på planlægningsinitiativer, der sikrer et reduceret transportbehov. Som eksempel kan man nævne begrænsning af centraliseringen af detailhandelen til de store indkøbscentre, men også initiativer i den fysiske planlægning, der fører til ændrede lokaliseringsmønstre.

For det andet: Vi vil komme med forslag, der fører til øget brug af andre transportmidler end personbil, og først og fremmest i byerne er en væsentlig forbedring af fremkommeligheden for cyklister her af stor betydning. Man må ikke glemme, at 50 pct. af alle bilture i byer er på under 3 km. Et middel kan være etablering af flere cykelstier, afvikling af kantparkering og i det hele taget begrænsning af parkeringsfaciliteter i byerne.

For det tredje: Vi vil satse meget på bilisternes overgang til den kollektive transport gennem en forbedret kollektiv transport. Som tidligere omtalt vil alene en omlægning af de eksisterende beløb, der i dag afsættes til trafikforanstaltninger, så de kommer den kollektive transport til gode, have betydning. En øget tilførsel af midler vil kunne udrette mirakler. Vi skal også se kritisk på den voldsomme vækst af firmabiler.

For det fjerde: Vi finder det af afgørende betydning, at gods bliver transporteret på skinner og på skib. En lang række af de såkaldte overbelastninger af de eksisterende vejnet stammer fra en eksplosiv vækst i gummihjulstransporten af gods. I et land, hvor næsten hver eneste provinsby har en havn og næsten hver eneste havn har jernbanespor, er det et spørgsmål om bevidst satsning at få flyttet godset over på skinner og skib. Vi er villige til at bruge de nødvendige instrumenter for en sådan overflytning, og vi er overbevist om, at virksomhederne vil være endog meget følsomme over for at vælge nogle løsninger, der rent samfundsmæssigt bliver de mest fordelagtige, foruden at de også bliver det for virksomhederne med de midler, vi kan sætte ind.

For det femte: Vi vil gå ind i en satsning på mere effektiv brug af drivmidler end benzin og diesel, herunder en øget satsning på udvikling af brint som drivmiddel.

Men vi advarer: Vi er overbevist om, at alle disse fem typer initiativer er nødvendige, men i dag vil vi i denne debat uden tvivl høre fra flere ordførere, at mirakelløsningerne er lige om hjørnet. Vi skal uden tvivl høre om nyudviklede biler, som kan køre 100 km pr. l benzin, og om andre fantastiske tekniske løsninger, som vil bringe CO₂-udslippet langt ned under målsætningen. Jeg kan forlods sige til de herrer, at en række af disse tekniske mirakelløsninger allerede eksisterer i dag, men at de altså ikke er kommet længere end til laboratorierne på bilfabrikkerne, og at det har vist sig i praksis, at disse mirakelløsninger altid af adskillige politikere er blevet brugt til ikke at foretage sig – ja, ganske rigtigt – noget som helst konkret.

En overholdelse af målsætningen kræver, at der tages initiativer i dag og ikke i morgen. Jeg vil derfor opfordre til, at debatten i dag ikke kommer til at handle om, hvorvidt benzinafgiften skal stige 1 kr., 2 kr. eller 25 kr., om transportfradraget skal afskaffes eller ej, eller om en kasse appelsiner skal køres i en 40 t-lastbil eller

en 20 t-lastbil til Brugsen på hovedgaden i Skive. Jeg vil i stedet opfordre til en debat, hvor regeringen og de enkelte partier udtrykker deres indstilling til målsætningen, hvilke virkemidler man vil foreslå taget i anvendelse, og om man er indstillet på væsentlige initiativer, som skal igangsættes nu.

Jeg håber, at resultatet af forespørgslen udmønter sig i en dagsorden, hvor et flertal af Folketingets medlemmer klart tikendegiver, at nu kan vi altså ikke vente længere med en omstilling af den danske transportsektor. Hvis man skulle definere en målsætning for trafikken, kunne den se sådan ud: Vi ønsker byer og landområder, der er til at leve i; vi må opstille betingelser for at opnå ren luft, renere støjfri omgivelser, ufarlig færden; vi vil skabe livsbetingelser, der tager hensyn til alles behov og udfoldelsesmuligheder, og vi vil, når alternativerne er til stede, ikke fortsætte med at acceptere, at den enkelte bilists bekvemmelighed og den enkelte virksomheds profit vejer tungere end alle menneskers overordnede behov. Der er nemlig andre muligheder.

Med denne forespørgselsdebat vil vi fra Enhedslistens side udtrykke, at nok er regeringen en mindretalsregering, som miljø- og energiministeren gør opmærksom på, men vi vil bidrage til et flertal, der arbejder for sådanne målsætninger.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Det var jo som at høre de forenede søndagsskoler: Nu skal vi søreme ikke komme med andet end gode løfter, og så holder vi små kampagner, og så har vi nogle bamser at lokke med, og så skal det nok gå godt.

Men når man ikke vil snakke benzinpriser, kommer man ikke ud af stedet. Benzinprisen er faldet med 40 pct. siden 1980 ifølge trafikministerens oplysning på side 57 i den blå rapport, og prisen for bustransport er steget med 60 pct. Sådan er forholdene.

Der er lige kommet en rapport fra Tyskland, som viser, at godstransportpriserne er så lave, at for at lave et bæger yoghurt skal man have en meget, meget stor lastbil til at køre 10 m med hele det store læs. Sådan nogenlunde bliver der kørt rundt med de her ting, fordi det er gratis at køre og transportere, og det kan altså ikke nytte noget.

Jeg synes, alle de andre tiltag skal med, men man kan altså ikke lefle sig ind i befolkningen,

som nu også Enhedslisten prøver på. At regeringen med CD på bagsmækken ikke vil gøre andet, er jeg klar over, og det skal den nok komme til at høre for. Men det er altså skuffende, at Enhedslisten går herop og siger, at nu må vi endelig ikke blive uvenner med nogen, og vi melder os ind i søndagsskoleklubben, og så skal det nok hjælpe. Vi kommer ikke ud af stedet!

(Kort bemærkning).

Hans Christian Schmidt (V):

Det var jo en ordentlig svada, vi fik fra fru Jette Gottlieb, men det, som måske var mest tankevækkende, var, at når man klandrer ikke kun den nuværende regering, men også tidligere regeringer for ikke at have gjort noget, ville det have været opløftende, hvis fru Jette Gottlieb på vegne af Enhedslisten her og nu kunne have sagt, hvad det var, man mente med de synspunkter, man fremkom med her fra talerstolen.

Hvad var det, man ville opprioritere? Hvordan skulle det gå til med kollektiv transport i landområderne? Kan vi ikke løfte sløret lidt for, hvad det var, der skulle ske? Hvilke instrumenter vil fru Jette Gottlieb bruge? Jeg hørte, der blev sagt, at man ville bruge alle instrumenter for at få en større del af godset over på jernbanen og på skibe, men hvad er det for nogle instrumenter? Det ville da være spændende at høre her.

Og så hørte vi kun, at man ønsker byer og landdistrikter, der er til at leve i. Men den svada, der kom fra fru Jette Gottlieb, var jo alt muligt andet. Jeg tror, de fleste, der lever i landdistrikterne, ville betakke sig for, at det var den politik, som blev fremstillet af Enhedslisten, der skulle komme til at gælde her, men derfor var det da alligevel spændende at høre, hvad det gik ud på.

(Kort bemærkning).

Bent Hindrup Andersen (EL):

Jeg vil i min ordførertale komme tilbage til, hvordan man kan udvikle landdistrikterne, og komme ind på midlerne dertil, hvordan det kan gribes an. Men det, der bringer mig op, er, at fru Margrete Auken mener, at trafikpolitikens problemer skal løses ved en benzinafgift så høj som muligt, og dermed slut.

Det, som fru Jette Gottlieb lagde op til, var, at det er jo ikke alene det, der skal til. Det, vi har kunnet se – i hvert fald i den periode, vi har været her i Folketinget, og det er ca. 1½ år – er forkerte investeringer, dvs. en forkert brug af de

eksisterende midler i Trafikministeriet til åbning af nye motorveje og andre ting. Det var det, som var ærindet.

Det andet er, at man også kan lave en anden beskrivelse af forløbet med afgifterne, som er nok så tankevækkende. I takt med at afgifterne er steget, er benzinformbruget også steget. Det er faktisk det, der sker, og det siger for mig, at det ikke er afgifterne i sig selv, der kan være med til at ændre forholdene, men fordi der ikke er noget alternativ, eller fordi alternativet ikke er godt nok.

Jeg vil gerne opfordre fru Margrete Auken til at markere, hvor høj en benzinafgift der efter hendes mening skal til for at løse trafikken problemer. Er det 12 kr. eller 15 kr.? Og hvordan skal man nå frem til et trafiksystem, som også løser problemet for de folk, der mod deres vilje er nødt til at køre lange afstande fra landdistrikterne til deres arbejde og andre steder? Jeg synes, det ville klæde fru Margrete Auken at komme med en mere kontant strategi for det, der efter SF's mening skal ske med trafikken, men det kan vi måske se frem til i ordførertalen fra fru Margrete Auken.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Hvorfor hr. Hans Christian Schmidt er vred på Enhedslisten, fatter jeg altså ikke. Det, hr. Bent Hindrup Andersen sagde her, er jo lige Venstres og De Konservatives og CD's politik. De står oven i købet og påstår, at benzinformbruget er steget i takt med, at afgifterne er steget, men priens er faldet, og det er jo det, der er det interessante.

Det interessante er ikke, hvor store afgifterne er, men hvad det koster at køre. Nu koster det altså 40 pct. mindre pr. l end i 1980. Det ses bl.a. af, at min gamle bil kører 12 km på literen i bykørsel, og hvis jeg skal ud og købe en ny, får jeg svært ved at få en, der gør det samme. Og det er ikke, fordi min bil er særlig genial, men fordi præcis den modsatte strategi er kommet ind i billedet.

SF tror ikke på, at vi kommer igennem med de bezinafgifter, som miljø- og energiministeren har sagt er nødvendige, og som alle mulige andre konsensuskonferencer osv. har sagt er nødvendige. Men en gang imellem tør han jo godt, undtagen når han skal have noget igenem, og det skal han da have ros for. Når han sådan taler frit om beslutningerne, kommer det jo godt nok frem, det, der skal siges.

Jeg tror ikke på, vi kommer igennem med de 12-14 kr., og jeg er heller ikke enig med dem, der siger 50 kr. Men det er klart, at hvis ikke det bliver noget, vi begynder at spare på, kan vi ikke engang få 1 kr. igen.

Jeg kan huske, at hr. Bent Hindrup Andersen var tilfreds med 11 øre og syntes, at det var vel nok et flot fremskridt. Vi skal gøre mange andre ting også, men jeg vil bare sige til hr. Bent Hindrup Andersen, at sådan som det er i dag, kører folk i bil fra Skibby, hvor der i øjeblikket er en elendig kollektiv trafik, fordi den er undergravet af de lave benzinpriser. Man kommer kørende i sin bil, og den er man nødt til at have – det medgiver jeg – fordi man ikke har en ordentlig kollektiv trafik. Den er undergravet af de alt for lave benzinpriser. I dag kan det ikke betale sig at lade bilen stå på stationen i Frederikssund, og så kører man helt til København.

Det skal i det mindste være sådan, at der er andre end engle og SF'ere, der kører ind med toget. Vi skulle gerne have det sådan, så det også blev dem, der tænkte en lille smule på deres pengepung i denne sammenhæng, for englestrategien er en utilstrækkelig strategi. Men det er åbenbart den, Enhedslisten satser på.

(Kort bemærkning).

Jan Køpke Christensen (FP):

Hvis nogen her i denne sal mener, at bilejerne ikke giver noget til statskassen, må de altså tro om igen. Og jeg synes efterhånden, det er meget, meget deprimerende gang på gang at høre SF's tilsvining – undskyld jeg siger det sådan – af privatbilismen.

Det er således i dag, at registreringsafgiften er 180 pct., og oveni kommer moms af hele beløbet. Nummerplader koster ca. 1.000 kr., så skal man have en lovpligtig ansvarsforsikring, og den har en løbende statsafgift. To tredjedele af benzinprisen er statsafgifter, og så skal man have smøreolie, batterier osv. og betale punkt-afgifter til staten, og sådan kunne man blive ved.

Er der nogen, der betaler til statskassen, er det privatbilisterne, og jeg synes efterhånden, det er på høje tid, at man stopper op og siger: Skal privatbilisterne bare blive ved at betale til statskassen? Det er på høje tid, man tager hensyn til netop denne kategori, og det er det, jeg appellerer til i dag. Jeg troede, jeg kunne undgå at tage en kort bemærkning, men det sker konstant, og jeg vidste på forhånd, at SF ville nedgøre privatbilismen, så det basker.

Jeg vil opfordre til, at vi prøver på at tage en saglig debat i dag og ikke kun køre på privatbilismen, for efterhånden er det som sagt den, der betaler i alle ender og kanter til statskassen. Det er på høje tid, vi går den anden vej og letter vilkårene for privatbilismen, også, som Venstres ordfører var inde på, netop af hensyn til de tyndt befolkede områder. Det vil Fremskridtspartiet gerne appellere til.

(Kort bemærkning).

Bent Hindrup Andersen (EL):

Jeg tror ikke, jeg husker meget fejl i det om de 11 øre, fru Margrete Auken refererede til i debatten i forrige samling om benzinafgiften. Der var voldsom modstand mod det fra SF's side, men så vidt jeg husker, endte SF med at stemme for, og den eneste forskel, der var på SF og Enhedslisten, var, at vi sagde: Den afgift kan vi ikke være bekendt at stemme imod, og derfor bliver vi nødt til at acceptere den.

Men det, vi så talte for, var, at vi sammen skulle være med til at få den afgift ført over til den kollektive trafik og til udviklingsprojekter, der kunne være med til at skabe ordentlige alternativer til privatbilismen og lastbilerne. Det var det, vi prøvede at argumentere for. Og det, jeg ville før med billedet af afgifterne, var at vise, at afgifter i sig selv ikke nytter noget – uanset hvor store de er, havde jeg nær sagt – hvis der ikke er et ordentligt alternativ.

Derfor går vores politik ud på, at de midler, der er i Trafikministeriet, skal omfordeles til fornuftige alternativer, og så skal der tilføres flere midler ved, at fremtidige energiafgifter på transportområdet går direkte i transportkassen og ikke i statskassen, så man kan få udviklet et ordentligt alternativ til den eksisterende biltrafik. Grunden til, at vi har al den bilisme, vi har i dag, er jo, at alternativerne ikke eksisterer.

(Kort bemærkning).

Jette Gottlieb (EL):

Jeg vil gerne svare hr. Hans Christian Schmidt, men vi har jo dagen for os, så man behøver vel ikke brænde det hele af fra en start.

Vi vil senere komme med konkrete beslutningsforslag, der kan følge op på den debat, vi har i dag, men jeg skal give et par eksempler på nogle midler, som vi er villige til at tage i brug. F.eks. nævnte jeg, at vi skulle lave planlægningsinitiativer, der satser på at sikre et reduceret transportbehov, og et eksempel på det er, at vi godt vil være med til at lave et totalt stop

for flere indkøbscentre. De genererer nemlig mere trafik, samtidig med at de har en skadelig virkning på de lokale indkøbsmuligheder. For det andet har vi sagt, at vi vil komme med forslag, der fører til øget brug af andre transportmidler end personbilen, og vi har en række forslag, der bl.a. tager sigte på begrænsning af parkeringsmulighederne i byen.

Vi har også en række forslag, der tager sigte på, at man f.eks. som en betingelse for at kunne køre ind i byområder har gyldig rejsehjemmel til kollektiv transport. Det har den dobbelte hensigt, at man dels sikrer muligheden for valgfrihed for den, der tidligere var bilist, dels at man overfører penge til den kollektive transport på den måde. Vi vil også være med til at sikre betydelig bedre vilkår for cyklisterne i byen, f.eks. gennem anlæggelse af flere cykelstier.

Når vi så snakker om gods, vil jeg da heller ikke være bleg for at nævne, at det ville være meget gavnligt for godsets overflytning fra lastbiltransport til f.eks. skibs- og jernbanetransport, hvis man sænkede havneafgifterne og måske i stedet lagde en højere afgift på diesel. På den måde kunne man sikre, at det blev den mest rentable måde at transportere gods på, samtidig med at det var den miljømæssigt mest forsvarlige. Dermed ville vi også sikre, at beslutningerne blev truffet på en anden måde i virksomhederne. Men det var kun for at give et par eksempler, der vil komme flere hen ad vejen.

Martin Glerup (S):

Det er klart, at trafiksektoren er spændende at beskæftige sig med, fordi der er mange individuelle beslutningstagere, og der er mange individuelle behov. Det er ikke ligegyldigt, om man bor i Hvide Sande eller på Nørrebro. Man vil have forskellige behov i henseende til transport- og trafiksektoren.

Men det, der er væsentligt, er at fastholde trafikhandlingsplanens målsætning om, at CO₂-udslippet skal være uændret i år 2005 set i forhold til 1988-niveauet. Hvis vi intet foretager os, vil vi i år 2005 stå med en 22 pct.s CO₂-forøgelse fra trafikken, og det vil i høj grad vanskeliggøre den danske målsætning om en samlet CO₂-reduktion på 20 pct. i år 2005. Derfor er det nødvendigt så hurtigt som muligt at iværksætte konkrete forslag til en gradvis reduktion af trafikens miljøbelastning.

I miljø- og energiministerens analyse- og statusrapport »Danmarks energifremtider« indgår

trafikken med et væsentligt kapitel. Rapporten blev grundigt drøftet på en energiplankonference i Snekkersten i går og i formiddags, og trafikministeren understregede på konferencen, at trafikkenes miljøbelastning i nærområderne med hensyn til reduktion af NO_x-er, bly og partikler er faldet stærkt trods et stigende trafikpres. Derimod er der stadig problemer med CO₂-udslippet, og derfor er der brug for et bredt spektrum af virkemidler.

Lad mig nævne nogle muligheder: Man kan bruge planlægningsredskabet i den fysiske planlægning. Socialdemokratiet mener, at regeringens stop for overflødige lavprisvarehuse uden for byerne bør forlænges ud over den 1. april og eventuelt for en 5-årig periode. Det betyder større chancer for butikkerne i bycentrene og i de mindre byer og mindre behov for mange kilometers biltransport til indkøbsstedet.

Vi går også ind for en styrkelse af parkeringsmulighederne uden for byerne i nærheden af højeffektive kollektive trafikforbindelser til de store bycentre. Vi går også ind for, at der skal indarbejdes konsekvensvurdering af cykelmulighederne ved større trafikprojekter.

Et andet middel er, at vi kan forbedre transportsektorens energiudnyttelse. Vi kan opmuntre til brug af energieffektive biler, som kan køre langt på literen, frem for at bruge benzinslugere. Vi kan udvikle et program med et stort antal elbiler til citytrafik i København, Århus og andre større byer. Vi kan kigge på en gradueret vægtafgift efter bilernes energieffektivitet, og så kan vi selvfølgelig også se på den kollektive trafik og gøre den billigere. Her tænkes også på at styrke den kollektive trafik, så den bliver et supereffektivt og dermed attraktivt samfærdselsmiddel, navnlig i byområder, hvor der er et stort kundegrundlag.

Vi skal bruge flere midler til at lave cykelstier i byområderne, og vi skal have mere gods fra landevejene over på skinnerne. Ifølge EU-Kommissionens ny grøn bog om transportpriser skal der i fremtiden ske en styring af transportforbruget, så lastbiltransporten på vore veje fuldt ud betaler de omkostninger, som forårsages af f.eks. trafikulykker, nedslidning af vejene og trafikkenes miljøbelastning. I den forbindelse vil det også være vigtigt, at de store lastbiler overholder fartbegrænsningerne, når de kommer dér godt læsede og slider lige så meget på vejene som 25.000 personbiler. Det vil inden for få år gøre jernbanestrækninger, som i dag skønnes urentable, konkurrencedygtige, hvorfor det vil

være forkert at udsulte dem for derpå at lukke dem på nuværende tidspunkt. Måske var det en idé at udbyde visse banestrækninger i licitation, således at det selskab, som klarer flest person-kilometer eller godsmængder til en given pris, får mulighed for at prøve kræfter med opgaven.

Desuden finder Socialdemokratiet, at vi bør fortsætte vor støtte til forsknings- og udviklingsopgaver inden for trafikområdet. F.eks. har trafikministeren netop fået bevilget vistnok 14 mio. kr. til forsøg med det ny Haldor Topsøe-produkt til tre busselskaber.

Der kunne nævnes mange andre mulige initiativer, f.eks. også afgiftsområdet, men jeg har forsøgt på Socialdemokratiets vegne at tilføre området nogen nytænkning, fordi vi gerne vil have nytænkning og effektivitet. Derfor vil vi gerne understrege, at trafikens miljø også er andet og mere end broer, benzinafgifter og befordringsfradrag. Et moderne samfund har behov for nogle gode, effektive, miljøeffektive og miljøvenlige trafikformer. Der er behov for en indsats over et bredt spektrum.

Derfor skal jeg på vegne af Socialdemokratiet, Det Radikale Venstre, Centrum-Demokraterne og Enhedslisten fremsætte følgende:

Forslag om motiveret dagsorden

»Folketinget fastholder trafikhandlingsplanens målsætning om at reducere trafikens miljøbelastning og opfordrer regeringen til i indeværende folketingsår at fremlægge konkrete forslag til gradvis reduktion af CO₂-udslippet som led i den samlede energihandlingsplan, herunder f.eks. om

- at tage planlægningsmæssige hensyn, som medvirker til at reducere transportbehovet,
- at forbedre transportsektorens energiudnyttelse,
- at fremme den kollektive trafik, coastertransport, cyklisme i byområderne samt person- og godstransport på skinner og
- at fortsætte støtten til forsknings- og udviklingsarbejde inden for trafikområdet.

Herefter går Folketinget over til næste sag på dagsordenen.«

(Dagsordensforslag nr. D 36).

Formanden:

Der er nu fremsat følgende forslag om motiveret dagsorden: (Se ovenfor). Dette forslag indgår herefter i forhandlingen.

(Kort bemærkning).

Niels J. Langkilde (KF):

En af de standende diskussioner, vi har haft, har gået på storcentre, og den socialdemokratiske ordfører var inde på, at det skulle være særlig CO₂-godt, at man ikke fik nogen storcentre.

Nu ligger det jo sådan, at når folk tager i storcentre, vil de mange gange gerne købe ind til hele ugen, så de ikke behøver at fare af sted hver eneste dag. Det ligger også sådan, at storcentrene tit ligger ude, hvor folk rent faktisk har deres boliger, så de ikke skal køre så langt.

Nu har jeg ikke set nogen opgørelse af det pågældende og vil i denne her sammenhæng være lidenskabsløs med hensyn til, om man vil have storcentre eller ej, men jeg vil gerne have lidt dokumentation og have anvist, hvor man har lavet beregninger, der kan understøtte det synspunkt, som den socialdemokratiske ordfører kom med.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg glædede mig selvfølgelig over den dér med storcentre, men jeg vil egentlig gerne høre, hvad Socialdemokraterne konkret vil gøre for at fremme nogle af de her ting. Punktet var der, men når man f.eks. siger, at man vil fremme brugen af energieffektive biler, hvad vil man så gøre? Vil man udstede påbud, altså sige, at det skal være sådan og sådan? Og hvad vil man f.eks. gøre på området firmabiler? Vil man udstede påbud med hensyn til firmabiler? De er jo fremtidens brugtbiler.

Endelig må jeg også spørge: Vil man tage bare nogle økonomiske virkemidler i brug? For jeg kan forstå på det hele, at bare den ene krone, der er omtalt i den blå rapport, har givet trafikministeren rystelser; så den har han ikke turdet nævne. Men jeg lagde dog mærke til, at miljøministeren nævnte ordene »økonomiske incitamenter« – og det skulle måske forstås sådan, at det var den krone, der var omtalt.

Men jeg vil spørge Socialdemokraterne: Er man villig til at gøre noget, så der også kommer noget ud af det, eller er det bare smukke hensigter?

(Kort bemærkning).

Martin Glerup (S):

Til fru Margrete Auken kan jeg heldigvis sige, at regeringen og Socialdemokratiet jo netop på det her område har vist, at vi vil gøre noget konkret. Vi har jo sat stop for bygning af lavprisvarehuse

foreløbig indtil den 1. april i år netop for at få analyseret situationen. Og det er klart, at der spares en hel del biltransport, hvis vi undgår at få flere store centre uden for byerne. Deri har vi også medhold fra adskillige organisationer: Ældre Sagen, FDB, Danmarks Naturfredningsforening, Forbrugerrådet, De danske Landboforeninger, Dansk Familielandbrug osv. De kan jo godt se, hvad vej det går, hvis vi ikke prøver at få styring på det område. Og det er jo netop et godt eksempel på, at man også i den fysiske planlægning kan gøre noget for at skabe nogle CO₂-venlige trafikformer. Så det vil vi stærkt overveje at fortsætte med.

(Kort bemærkning).

Niels J. Langkilde (KF):

Jeg kunne godt høre og vidste godt i forvejen, at der er mange, der ikke kan lide storcentre. Det er ligesom forbudt at kunne det. Men jeg hørte ikke i den socialdemokratiske ordførers indlæg nogen dokumentation for, at det er CO₂-positivt at være imod storcentrene.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Det er åbenbart ikke kun til ministre, man skal stille spørgsmålene flere gange i håb om at få svar. Så nu prøver jeg igen.

Jeg vil spørge Socialdemokratiets ordfører: Hvad agter man at gøre for at fremme brugen af energieffektive biler? Jeg er enig i det med storcentrene, og det skal jeg ikke have svar på, men det er jo ikke noget, der hjælper i denne henseende, det hjælper kun til mindre transport. Men hvad vil man gøre derudover? Der er benzinpriserne, men det er også et spørgsmål om påbud med hensyn til bilernes benzinøkonomi. Arbejder man for det i EU, og hvordan gør man det? Hvilke krav vil man stille til firmabiler, taxaer osv., som jo er fremtidens brugtbiler? Det er vigtigt, at vi også får at vide, om man rent faktisk vil stille nogle krav dér.

(Kort bemærkning).

Martin Glerup (S):

Jeg siger undskyld til fru Margrete Auken, fordi jeg døjede med at høre på grund af en fru Auken ikke fjernt beslægtet person, der stod ved siden af mig.

Men jeg vil godt svare på spørgsmålet, og jeg mener også, at jeg i sin tid sagde det: Vi er ved at undersøge, hvorvidt en graduering af afgiften på biler på grundlag af deres energieffektivitet kan være med til at fremme miljømålet.

Og vi har selvfølgelig også den generelle afgiftsproblematik inde i billedet, men vi kender de klassiske problemer omkring afgiftsforhøjelser. Vi kommer ikke uden om dem på længere sigt, men vi ved også, at hvis der er et væsentligt spænd mellem den danske og eksempelvis den tyske afgift, så får vi jo et væsentligt grænsehandelsproblem, og derfor er vi nødt til at se på det hele i en sammenhæng og bruge et bredspektret instrument til at få klaret dette spørgsmål med.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Det med de differentierede afgifter hørte jeg også. Jeg håbede at overhe det, men nu er det altså kommet igen. Så håber jeg, det går ud på, at man vil gøre de energitunge biler dyrere, og ikke, at man begynder at lette priserne på de andre. Det er vigtigt, at det er sådan, det bliver brugt, for så er det fair nok. Jeg tror ikke, det hjælper så meget bare at lade benzinen koste lidt mere, for så får man lyst til at købe en bil, der har lidt bedre benzinøkonomi, og det er jo tydeligt gået den anden vej.

Den allerførste bil, jeg kørte i – det var tilbage i begyndelsen af 1960'erne – gik 20 km på literen, men så har jeg altså i mange, mange år haft en til bykørsel, der går 12 km på literen, og hvis jeg skal have en ny bil nu, kan jeg næsten ikke få en, som kommer op over 14 km, og det er jo grotesk i forhold til, hvordan det var tidligere, men det er selvfølgelig, fordi benzinen er blevet så smadrende billig, at det ikke kan betale sig.

Derfor vil jeg spørge, om man ikke i det mindste vil love, at de danske benzinpriser følges med de tyske, sådan at de i hvert fald ikke bliver lavere end de tyske. Det er dog det mindste krav, man kan stille. Mig bekendt er benzinen i Danmark stadig væk billigere, end den er i Tyskland. Så det er dog minimum. Det forslår ingen steder i forhold til det, vi taler om, men det er lidt trættende at høre, at man på grund af grænsehandelen ikke vil sætte priserne op.

Nu er grænsehandelsargumentet i denne forbindelse altid ringe, for benzinbesparelsen betyder ikke noget i sig selv, da man jo kører den op igen. Det må være alle mulige andre afgifter, der fremmer grænsehandelen. Men det må i hvert fald aldrig være sådan, at Danmark tilskynder til, at det går den modsatte vej, og dér har jeg ikke rigtig set regeringens komme med nogle gode, konkrete forslag om at rette op på den åbenlyse skævhed.

(Kort bemærkning).

Martin Glerup (S):

Jeg vil sige til fru Margrete Auken, at jeg mener, at fru Auken ikke har set sig ret godt om, hvis det er sådan, at hun mener, at der ikke kan skaffes en bil, som kan køre mere end 14 km pr. liter. Det mener jeg sagtens man kan i dag, og jeg kan tilråde fru Auken at købe sådan en.

Og så vil jeg sige, at jeg for øvrigt er enig i synspunktet om, at man ikke absolut skal lempe afgifterne på de mere energieffektive biler; men man skal afgiftsmæssigt gøre det mere økonomisk at erhverve de mere energieffektive biler, der kører langt på literen.

Hans Christian Schmidt (V):

Det moderne samfund fokuserer i stigende grad på miljø, sikkerhed og sundhed. Derfor er det også naturligt, at vi diskuterer væksten på transportområdet, og derfor finder Venstre selvfølgelig også debatten om transportområdets bidrag til miljøbelastningen meget vigtig.

Samtidig er det vigtigt at undersøge, hvordan væksten i økonomien og transportarbejdet hænger sammen med en nedbringelse af CO₂-emissionerne, og dér er det Venstres opfattelse, at man godt kan have vækst i økonomien og transportarbejdet samtidig med, at man nedbringer CO₂-emissionerne.

I Venstre er vi enige i målsætningerne om en stabilisering af CO₂-emissionerne fra transportsektoren i år 2005 i forhold til 1988-niveauet og en reduktion i forhold til 1988-niveauet på 25 pct. i år 2030.

I Trafikministeriets rapport om transport, energi og CO₂-emissioner regnes der med, at den økonomiske vækst »i værste tilfælde« vil medføre en stigning i bilbestanden fra 1,6 millioner biler i 1995 til godt 2,3 millioner biler i år 2005 og til ca. 3 millioner biler i år 2030.

Venstre mener ikke, at det er en realistisk vurdering, men vi er enige i, at biltallet vil stige, og derfor ønsker vi at medvirke til gennemførelse af tiltag, der kan reducere energiforbruget i transportsektoren. Det afgørende er imidlertid, hvilke tiltag der skal gennemføres. Transportsektorens energiforbrug til national transport kan opdeles i forbrug til henholdsvis person- og godstransport, og omkring to tredjedele af energiforbruget anvendes i persontransportsektoren, og det er klart, at personbilen står for en stor del af energiforbruget her.

Af og til nævnes det, at ved at overføre passagerer fra den individuelle trafik, altså fra privat-

bilismen, til den kollektive trafik vil der ske en formindskelse af CO₂-emissionerne fra transportsektoren. Dette er ikke helt korrekt.

Et interessant regnestykke er udarbejdet af FDM på baggrund af Trafikministeriets rapport »Bustrafik 1994«. Udregningen viser følgende:

En personbil kører i gennemsnit med 1,7 personer. Hertil forbruges 2,4 megajoule pr. km, og det giver et energiforbrug på 1,4 megajoule pr. person/km. En bus kører i gennemsnit med 9,9 personer, og hertil forbruges 16,0 megajoule pr. km. Det interessante er så, at det svarer til 1,6 megajoule pr. person/km. Bussen er altså i gennemsnit ikke lige så energirigtig som personbilen.

Venstre går ind for, at energieffektiviteten skal forbedres. I Danmark har vi nogle af verdens højeste priser på personbiler, og generelt mener Venstre, at det skal gøres billigere at anskaffe sig en bil, der er mere energieffektiv.

Venstre mener endvidere, at vi skal erstatte den nuværende registrerings- og vægtafgift med en grøn afgift, som beskatter bilen i forhold til udslippet af CO₂, således at en bil, der kører langt på literen, vil få pålagt en lav afgift, mens en bil, der ikke kører så langt på literen, vil få pålagt en højere afgift. Ved at gøre den grønne afgift afhængig af CO₂-udslippet vil bilfabrikanterne for at få solgt så mange biler som muligt – og det er fair nok – begynde at fremstille mere miljøvenlige biler. Samtidig vil Danmark opnå en miljøgevinst ved udskiftning af mange gamle og forurenende biler i den nuværende bilpark. Disse biler må forventes at blive udskiftet med nye og mere brændstofbesparende biler.

Undersøgelser har vist, at der er store muligheder for brændstofbesparelser i forbindelse med forbedring af de elektroniske motorkontrolsystemer, som kontrollerer brændstofforbruget. Eksempelvis vil udnyttelse af muligheden for at slukke motoren, når den går i tomgang, kunne give en væsentlig brændstofbesparelse.

Venstre mener ikke, at benzinpriserne skal hæves. Hensynet til grænsehandelen gør, at afgiftsniveauet skal indordnes efter den nuværende model. En isoleret dansk afgiftsforhøjelse vil føre til øget grænsehandel, hvor folk vil tanke op syd for grænsen for at komme uden om afgiftsforhøjelsen.

Busserne i landdistrikterne har en for lav belægningsgrad, samtidig med at de udsætter vejene for væsentlig mere slitage i forhold til

personbilerne. Amterne burde derfor efter Venstres opfattelse tage konsekvensen af den lave belægningsgrad og indføre telebustaxier og tilkaldetaxier på de buslinjer, som har den laveste belægning.

I den forbindelse vil jeg gerne gøre opmærksom på, at Venstre ønsker en effektiv kollektiv trafik, men ikke på bekostning af vejnettet. Vi finder det derfor urimeligt, at det nyvedtagne finanslovforslag opererer med en besparelse på dette område på godt 200 mio. kr. Vi havde i stedet foreslået en udvidelse med 100 mio. kr.

Venstre ønsker at fremme mobiliteten, og derfor er det vores opfattelse, at værdien af det nuværende befordringsfradrag ikke må forringes. Vi vil ikke risikere, at fjernelsen af befordringsfradraget vil skade mobiliteten og dermed modvirke, at folk bosætter sig i landdistrikterne.

Vi er enige i, at vejtransporten er den dominerende del inden for godstransporten. Lastvogne forbruger jo 40 pct. og varevogne ca. 55 pct. af det samlede energiforbrug til godstrafik, og de resterende 5 pct. går så til fragtskibe og godstog, men det er også ganske logisk, at godstrafikken for den største dels vedkommende udgøres af lastvogne og varevogne, idet der jo ikke er jernbaneforbindelser i hele Danmark. Der er faktisk ganske få steder, hvortil en transport kan sendes udelukkende med godstog, og det vil derfor for det meste være nødvendigt at omlade varerne fra godstog til lastbiler for at få varerne bragt helt ud til kunden.

Når det drejer sig om transport over lange afstande, dvs. primært i den internationale godstrafik, er anvendelse af bane- og søtransport oplagt, idet disse former for transport forbruger mindre energi pr. ton/km end vejtransport. Men som nævnt er det ikke tilfældet ved den nationale transport. Her vil en omlægning af godstransport til sø og bane kræve investeringer i infrastrukturen af stor størrelsesorden, og det er Venstre ikke tilhænger af. Men vi er positive over for en udvidelse f.eks. på coastertransportområdet.

En undersøgelse fra Transportrådet har vist, at kun 5 pct. af den indenlandske godsmængde i dag kan flyttes fra lastbiler til andre transportmidler, og derfor mener Venstre, at energibesparelserne skal findes i en optimering af godstransporten på vej og ikke i en overflytning af gods fra vejtransport til bane eller søtransport.

Og man kan fremme en bedre kapacitetsudnyttelse ved f.eks. øget brug af informationstek-

nologi og informationssystemer mellem virksomhederne og lastbilerne. Virksomhederne kan indføre edi, altså elektronisk dokumentudveksling, og de kan oprette en fragtbørs, hvor de kan udbyde overskydende transportkapacitet.

Denne udvikling vil efter vores opfattelse ske ganske automatisk, idet transportørerne bliver nødt til at blive mere effektive for at klare sig i konkurrencen. Dette har DSB Gods jo også indset. DSB Gods vil i det kommende år overflytte en del af den nuværende godstransport fra tog til lastbiler, eftersom det efter DSB Gods' opfattelse er mere rentabelt og mere miljøvenligt. Der køres nemlig med én eller meget få vogne på DSB's sidebaner.

Venstre er altså som nævnt af den opfattelse, at væksten i økonomien og transportarbejdet godt kan fortsætte, samtidig med at CO₂-emissionerne nedbringes. Det skal først og fremmest ske ved at erstatte den nuværende registrerings- og vægtafgift med en grøn afgift, som beskatter bilen i forhold til CO₂-udslippet, og samtidig vil en bedre kapacitetsudnyttelse af godstransporten på vejene trække i samme retning.

(Kort bemærkning).

Jette Gottlieb (EL):

Jeg vil gerne spørge hr. Hans Christian Schmidt om noget – ikke ved at meddele, at vi er fundamentalt uenige; det ved han godt, men hvordan forholder Venstre sig til det, at siden 1981 er den kollektive transport relativt set blevet 35 pct. dyrere, samtidig med at benzinprisen relativt set er sænket med 35 pct? Har det ikke indflydelse på fremme af bilismen, og har det været en ønsket udvikling?

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Det er en god rapport, vi her har fået fra Trafikministeriet. Men jeg kan sige til fru Jette Gottlieb, at hvis vi kun ser på busserne, er det blevet 60 pct. dyrere at køre med dem. Så det er jo ikke så mærkeligt, at der ikke er nogen, der kører med dem, for de, der har mulighed for at køre i de meget billigere biler, gør det selvfølgelig. Det er jo ikke så underligt.

Men jeg vil godt spørge hr. Hans Christian Schmidt, om han har set den statistik om udviklingen mellem væksten i bruttonationalproduktet og transportarbejdet, der er på side 18 i samme rapport. Der vil han kunne se, at i 1986 gik det altså galt, for da løb transportarbejdet fra bruttonationalproduktet.

Så selv ifølge den mest traditionalistiske Mogens Lykketoftske kedsommelighed går det her galt. Det kan ikke reddes. Så kan det godt være, at man siger: Jamen det skal vi nok få det til alligevel, for vi håber på en hel masse teknologisk fikumdik. Men der er i virkeligheden intet belæg for, at det teknologiske fikumdik kommer til at virke på den måde, og man er heller ikke gået over til det.

Og med hensyn til det dér med, at man skal gøre bilerne billigere, håber jeg, at hr. Schmidt har set på oversigten over, hvad danske biler koster fra leverandørernes side, og så vil jeg sige: Det var dog den værste oggenokstrategi, jeg har hørt endnu, at vi skulle gå væk fra de afgifter, vi har! Det eneste, der kommer ud af det, er, at man vil hælde pengene lige i lommerne på producenterne. Det kan godt være, at hr. Schmidt mener, at det vil være klogt, fordi de så går til private og ikke til det danske folk, men jeg er ikke sikker på, at det er det, hr. Schmidt mener.

Der er altså intet af dette her, der rigtig har holdt vand i den sammenhæng.

(Kort bemærkning).

Hans Christian Schmidt (V):

Kort til fru Jette Gottlieb: Vi er enige i, at før benzinpriserne faldt, var de alt for høje.

Til fru Margrete Auken vil jeg sige, at nu skal vi passe på, at debatten ikke udvikler sig til et spørgsmål om, hvorvidt fru Margrete Auken kan få tilpasset sin egen bilkørsel. Det begynder jo at blive lidt belastende, at vi skal blive ved med at høre på, at hvis bilerne bliver billige, så vil det ikke mindst genere befolkningen. Nej, det vil det ikke! Og fru Margrete Auken ville jo kunne gøre det langt bedre, hvis hun i stedet for at interessere sig så meget for literprisen måske udskiftede sin bil med en mere miljøvenlig bil.

Men det kan da undre mig, at fru Margrete Auken her fra talerstolen siger, at hun ikke kan finde en bil, der kører mere end 14 km pr. liter, og derfor må jeg sige til fru Margrete Auken: Så må man altså sætte niveauet lidt ned. Så må man ned på biler i 300.000-kroners-klassen eller derunder. Det er jo klart, at hvis man ligger derover, er man oppe på biler, der ikke kan køre mere end 14 km pr. liter. Men så må fru Margrete Auken sætte sit behov lidt ned.

Det andet, der tales om her, er afgifternes størrelse, men dér er det jo tydeligvis sådan, at på grund af afgifterne i Danmark får vi bilerne til den billigste pris. Og hvis fru Margrete

Auken ellers havde ofret lidt opmærksomhed på det, jeg sagde her, så sagde jeg jo netop ikke noget om, at pengene skulle havne i nogens lommer. Jeg sagde bare, at afgifterne skulle omlægges.

Vi er helt enige i, at registreringsafgiften og vægtafgiften stadig væk vil skulle indbetales til staten. Men det skal ske ved hjælp af en grøn afgift, som pålægges bilerne alt efter, om de går langt på literen eller kort på literen.

Det kan da godt være, at der findes enkelte, der ikke synes, det er en god idé, og som synes, det er mere rigtigt at køre i ældre biler, der ikke går så langt på literen, men det er der jo ikke noget at gøre ved.

(Kort bemærkning).

Martin Glerup (S):

Efter min opfattelse bliver der set bort fra et par kendsgerninger, som vil gøre sig gældende i de kommende år.

For det første vil trafikens miljøbelastning kræve, at benzinpriserne i hele Europa bliver hævet, og det vil ske, for at vi ikke skal kvæles i trafikkaos.

For det andet vil landevejstrafikken ifølge EU's grønne bog om transportområdet få pålagt nogle store afgifter, som på længere sigt vil gøre jernbanerne langt mere tiltrækkende både miljømæssigt og prismæssigt.

(Kort bemærkning).

Bent Hindrup Andersen (EL):

Når Venstres miljøpolitiske ordfører, hr. Hans Christian Schmidt, er på talerstolen og fortæller om Venstres miljøpolitik, så gælder det jo om at gribe det halmstrå, der måske er der – hvis der er et. Så vidt jeg kunne se, gik hele oplægget ud på, at vi stort set ikke skal gøre noget andet end det, vi gør i forvejen, men der var dog en enkelt lille flig, og den vil jeg prøve at gribe fat i.

Jeg forstod det sådan på hr. Hans Christian Schmidt, at man godt kunne se en idé i at få noget transport over på coastere, og dér vil jeg spørge hr. Hans Christian Schmidt: Hvad er det så, man kan forvente at Venstre måske vil være med til her? Det er jo sådan, at man i 1991 ifølge den rapport, der blev lavet i Erhvervsministeriet dengang, betalte en havneafgift på 2,40 kr. pr. bruttoregister-ton for en coaster, altså bare for at være der, og derudover en vareafgift på op til 11,90 kr. pr. ton.

Er det sådan, at man kunne forestille sig, at hr. Hans Christian Schmidt f.eks. ville være med

til en omlægning af afgifterne, sådan at det var lastbilerne, der skulle betale en eller anden vægtafgift for at få lov til at komme i havnen, og at det også var dem, der skulle betale vareafgiften, så man derigennem flyttede udgifterne fra coasterne og til lastbilerne? Eller kunne man forestille sig, at hr. Hans Christian Schmidt ville være med til at finansiere det gennem en afgift på diesel eller andet, sådan at man kunne få sat gang i det?

Det korte af det lange er: Hvad er det egentlig, Venstre godt vil være med til, når det drejer sig om coasterne? Hvilke konkrete initiativer kunne man forestille sig at Venstre ville tage?

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Hr. Hans Christian Schmidt har lige sagt, at han kan skaffe mig en billig bil, der går mindst 20 km på literen. Jeg er lige ved at sige top, for jeg har været FDM's katalog igennem, og det skal være en bil, som gerne skal kunne holde til noget. Jeg kan nemlig godt finde en gammel skramlekasse, der kan, en 2CV f.eks.

Så vil jeg godt lige sige til hr. Hans Christian Schmidt, at det, jeg henviste til, står på side 70 i rapporten. Prøv nu at bruge hovedet i stedet for fordommene! Jeg er sikker på, at selv hr. Hans Christian Schmidts hoved er bedre end fordommene. På side 70 står der, hvad der ville ske med priserne, hvis vi satte afgifterne ned, og dér er det jo meget interessant at se, at Danmark i forhold til andre lande ligger helt klart i bunden med hensyn til producentpriserne, og så var det, jeg spurgte, om det ikke ville være lidt oggenokket at forære pengene til producenterne i stedet for at beholde dem til det danske folk. Det var såmænd bare det, jeg spurgte om.

(Kort bemærkning).

Jette Gottlieb (EL):

Jeg vil gerne høre lidt nærmere om hr. Hans Christian Schmidts holdning til godstransporten. Hvad hr. Hans Christian Schmidt beskriver, er jo lige præcis en uønsket ond cirkel. Når selv DSB Gods overvejer at overføre godset til lastbiler, så er det et udtryk for, at prispolitikken er ravruskende gal, og det er det, der har ført til, at stadig flere virksomheder vælger at transportere på lastbiler, selv om det er mere miljøforurenende, selv om det er farligere, og selv om der ikke er nogen dokumentation for, at det går specielt meget hurtigere.

(Kort bemærkning).

Hans Christian Schmidt (V):

Hr. Bent Hindrup Andersen sagde lidt om coastertransport, og jeg tillod mig såmænd blot at citere fra det dagsordensforslag, som jeg kan se at Enhedslisten er medforslagsstiller af – og det er der vel ikke noget forkert i; jeg går ud fra, at det også er kommet til hr. Bent Hindrup Andersens kendskab – og det, der står, er, at man opfordrer regeringen til at komme med nogle forslag, der skal fremme coastertransporten, og jeg sagde bare, at det er vi positive over for. Så hvis man ellers vil lægge forslagene frem, så skal vi nok melde tilbage, hvad vi mener om dem.

Til fru Margrete Auken må jeg sige, at det debatoplæg, som også jeg har haft stor fornøjelse af at læse, kan jo også læses i sin helhed. Man behøver ikke kun at løbe rundt med det og citere det hist og her. Man får også meget ud af det, hvis man sætter sig hen og læser det hele igennem. Så giver det en helhed, og det siger blandt andet noget om, hvilke scenarier der bygges op heri, og et af dem bygger på, at bruttonationalproduktet er i meget stærk stigning, og at der er en meget kraftig økonomisk vækst, og i de indledende bemærkninger, jeg kom med, sagde jeg, at det var vi ikke enige i ville foregå i det omfang, og derfor er vi så med vores holdning kommet til et slutresultat, der er lidt anderledes.

Niels J. Langkilde (KF):

Vore klimaproblemer er store, og jeg tror, at der er mange, der vil hævde, at det måske er det største miljøproblem, vi står over for. Det skal selvfølgelig opfattes således, at hvis det går galt med vores klima, er det en ultimativ udfordring, vi kommer til at stå over for, og ikke kun i et lille område, men i ganske store dele af verden. Set i forhold til en vandforurening i en boring i det fynske, som kan berøre mange hundrede, ja måske tusinder eller – hvis det går højt – titusinder, så vil det være millioner eller hundreder af millioner, hvis det går galt med vores klima.

Vi har set det mange steder i store begivenheder som tropiske storme og en stigning i vandstanden i verdenshavene, og vi har set det helt ned i de små ting, f.eks. at man nu af frygt for de konsekvenser, det får, at det er galt med klimaet, har gjort det obligatorisk at gå med hat til skoleuniformerne i New Zealand for at beskytte mod den ekstra stråling.

I stort og småt er det noget, der møder os, men det har jo altid mødt os. Vi har altid haft

klimaproblemer, og siden isen smeltede bort i Danmark, har der været problemer med skiften-de jagt, skiftende landbrugsmuligheder osv. Derfor lægger den formulering, som fore-spørgslen har, lidt op til den religiøsitet, der måske hersker om CO₂-debatten.

Vi skal spare på energien, ingen tvivl om det. Vi skal nedbringe vores ressourceforbrug, men jeg tror, vi begår en fejl, hvis vi over for befolkningen vil argumentere med, at vi skal gøre det af hensyn til CO₂. Ingen tvivl om, at vi har begrænsede ressourcer, at vi skal være meget omhyggelige med dem og sørge for, at der også er nogle til kommende generationer. Derfor har vi en dagsorden, der siger: Beparelser på det her område.

Nu er FN's klimapanel kommet med en stor udredning, hvor en række af verdens førende specialister har sat sig sammen og konkluderer, at der ser ud til at være store problemer, og at vi må tage det her meget højtideligt, og det lytter vi selvfølgelig til.

Vi lytter også til de danske forskere, der har henvendt sig og sagt, at konklusionerne altså er strammet mere, end man plejer. Det vil vi da gerne se efter. Vi vil ikke lokke befolkningen, hvis det skulle vise sig, at konklusionerne ikke var i orden, med, at vi så kan stoppe og sige, at det var dejligt, og nu behøver vi slet ikke at gøre noget, for hvis det går galt og vi bruger vores endelige ressourcer, hænger vi en møllesten om halsen på kommende generationer, så det argument tror jeg ikke man skal bruge.

Andre sektorer har gjort meget og sat meget i gang for at reducere energiforbruget, og det er også det, som trafikken står over for. Trafikken kan ikke fortsætte, og det er sagt af så mange tidligere ordførere i dag, at vi er nødt til at gøre noget.

Transporten er i første omgang privatbilismen, der tager det rigtig store slæb, og det har privatbilismen gjort godt, selv om den er blevet malket for milliarder og atter milliarder af kroner i afgifter på det ene og på det andet og på det tredje.

Privatbilismen har vist en fleksibilitet og en hurtighed til at tilpasse sig befolkningens behov og muligheder og har været en forudsætning for meget af den frigørelse, der er foregået i vores tid, og de mange ekstra muligheder, befolkningen har fået. Da jeg var barn, var der folk i mit sogn, der aldrig havde været udensofns. Jeg tror, de er svære at finde i dag, netop fordi vi har fået den meget større frihed.

For dem, der er tilhængere af privatbilismen, er dagsordenen derfor ikke at lukke øjnene og sige: Det går nok. Det er at sørge for at sætte en dagsorden, som gør, at man kan fortsætte med privatbilismen, men skade miljøet langt mindre, end det er tilfældet i dag.

Et af hovedvirkningsmidlerne er, at vi skal gøre teknologien stadig bedre. Gennem dette århundrede er der sket en enorm udvikling i teknologien for biler, siden vi så de gamle høje Ford'er og nu har de moderne biler, der kører langt længere på literen og forurener langt mindre.

Vi skal selvfølgelig fortsætte ad den vej, og det er vigtigt, at vi arbejder internationalt på det her område, for der er jo ikke mange danske bilfabrikker. Vi skal være med til i EU og i anden sammenhæng at sætte en række stærke normer, som kan gøre, at forureningen fra privatbilismen går nedad år for år.

Et andet punkt, vi har på vores dagsorden for at bevare privatbilismen, er, at de gamle biler, vi har i Danmark, skal udskiftes. Bilparken bliver stadig ældre i Danmark, og det er et problem, at vi har alt for få af de nye biler, der forurener mindre. Det er en stor udfordring at få løst det, og dér kan vi ikke bare slå ud med armene og sige, at fra den ene dag til den anden gør vi registreringsafgiften langt mindre. Men det er da et af de midler, der kan indgå i debatten sammen med andre virkemidler, så vi får en udvikling, der fremmer, at folk også på transportområdet bruger mere miljøvenlig teknologi. Det kan Det Konservative Folkeparti ikke være imod på nogen måde.

Vi skal altså foretage ændringer på det her område, men gøre det med omtanke, og det kræver megen diskussion, idet der ikke er nogen flotte og enkle løsninger.

Vi skal derudover lære at udnytte mere af den energi, der er i brændslet, og det har jeg noteret mig vel er det, der gemmer sig bag bemærkningerne i det motiverede dagsordensforslag. Det er der også sket meget af på det her område, men det er også noget, der skal speedes op, og mangler der forskningspenge, er det vigtigt også at bevilge forskningspenge her, ligesom det selvfølgelig er vigtigt at bevilge forskningspenge til hele klimaområdet, for dér må vi ikke halte bagud. Vi har faktisk en række førende klimaforskere herhjemme, og det skal ikke være pengemangel, der gør, at de ikke kan gennemskue de meget komplicerede sammenhænge, der er på klima-, miljø- og CO₂-området.

Man kunne vælge, som nogle har givet udtryk for her – men det er bestemt ikke Det Konservative Folkepartis holdning – at dreje skatteskruen en gang mere, brandbeskatte bilerne, øge benzinpriserne 7, 12 eller endnu flere gange. Det vil vi fraråde, for det ville gå, ligesom da man lavede de grønne afgifter, hvor mange af dem jo har virket og kommer til at virke på en måde, så man ikke løser problemerne, men flytter lidt om på dem.

Hvad ville der ske, hvis vi fik så høje benzinpriser? Vi ville sætte endnu en lille folkevandring i gang ligesom den, vi havde igennem mange år, hvor folk kørte ned syd for grænsen og handlede, tankede op og tog masser af benzin med hjem i dunke. Det ville altså sætte en ond cirkel i gang.

Når vi har lavet en arbejdsmarkedspolitik, hvor vi forlanger, at folk er fleksible og klar til at rejse efter job, skulle vi så bombe det tilbage, så folk ikke tør tage arbejde uden for eget sogn? Det ville blive dyrt på andre områder.

Den velfærd, vi har, bygger meget på, at vores transportsystem fungerer og fungerer godt. Vi er i den lykkelige situation i modsætning til andre lande, at vi har et velfungerende transportsystem, og hvis vi ikke skal binde en masse CO₂ i lagre, haller og alle mulige andre faciliteter, så gælder det om, at det virker effektivt og hurtigt, det vil sige, at tingene kommer til tiden, og dér har den kollektive transport store problemer.

Vi skal derudover passe på, at vi ikke laver en transportpolitik, der jager alle folk ind i byerne, for det kunne også blive en konsekvens af det. I stedet for skal vi sørge for at få lavet nogle yderligere forsøg med Kertemindemodellen, så man får omlagt den kollektive transport, der er i landdistrikterne, og som kører dårligt med store busser på små veje uden mange passagerer, til taxabusordninger af den ene eller den anden slags.

Folketingets Finansudvalg skal netop i morgen behandle sådan et forslag fra Grenå, og det er den vej, vi skal. Vi må have nogle flere forsøg med det, og selv EU har i sine rapporter fremhævet de forsøg som en vej til at gå videre. Vi kan godt gå foran her i lille Danmark.

Vi skal investere betydeligt i den kollektive transport, og der bliver væltet milliardbeløb efter milliardbeløb herudover. Her tæt ved, hvor vi står, kommer der inden længe en minimetro, som også vil betyde ganske betydelige investeringer i et område, hvor der er udsigt til,

at der er nogen rentabilitet. Men vi må ikke bilde os ind, at vi får den store rentabilitet i den kollektive transport, for det er umådeligt kostbart at have med at gøre.

På godstransportområdet vil jeg gerne stille trafikministeren et spørgsmål. Der er mange, der gerne vil føre mere transport over til banerne, men jeg vil gerne have at vide, hvordan ministeren kan løse problemet med tomkørsel på togene. Det er et stort problem, og det er noget af det, der trækker alvorligt ned i miljøregnskabet.

Jeg er selv gammel jernbaneentusiast og fik først kørekort i en meget sen alder, men det er næsten umuligt at forsvare jernbanerne, som det kører i øjeblikket. Danmark er simpelt hen for lille og for skævt skruet sammen til, at det kan blive den helt store forretning. Det er et spørgsmål, om vi ikke i længden gavner miljøet langt mere ved at udvikle et landtransportsystem og bruge gummihjulene meget mere for at få det til at glide bedre.

Hvis vi kort skal gå ind på de andre elementer, der er nævnt, så er det selvfølgelig også vigtigt, at vi får cyklerne ind på banen. Det virker voldsomt og tosset, at mange folk bruger deres bil til og fra arbejde og til og fra et kondicenter i stedet for at få motionen samtidig med, at de tager til og fra arbejde.

Vi skal derudover udnytte informationsteknologien, få undersøgt mulighederne for, at folk kan have mere hjemmearbejde på nogle rimelige vilkår, sådan at vi undgår en del af transporten 1 eller 2 dage om ugen. Det kan også være en vej videre frem.

Hvis jeg skal konkludere kort, kan jeg sige, at den rigtige retning for os, efter at vi har været igennem en periode, hvor vi har brugt mekanik, kemi, højteknologi, er, at vi skal fortsætte ad den vej og navnlig også tænke biologisk, sådan at vi får de biologiske brændsler, de ting, der kan genbruges, de ting, der er genanvendelige, mindendraget, så vi får en bæredygtig udvikling også på trafikområdet.

Dagsordensforslaget, som er stillet af den socialdemokratiske ordfører på en række partiers vegne, skal jeg kommentere i mit næste indlæg.

(Kort bemærkning).

Jørn Jespersen (SF):

Hr. Niels Jørgen Langkilde har tidligere i debatten efterlyst dokumentation for, hvilken sammenhæng der var mellem etablering af lavpris-

varehuse og storcentre og så den vækst i bilkørsel, der var en konsekvens af disse lavprisvarehuse.

Den dokumentation vil jeg da gerne gøre hr. Langkilde opmærksom på. Den findes bl.a. i en rapport fra det, der hedder Institut for Stadsbyggnad fra Kalmars Tekniske Højskole i Sverige. Der har man undersøgt effekten af etablering af storcentre og lavprisvarehuse i en lang række kommuner, og resultaterne er helt entydige. Der er ingen som helst tvivl om resultaterne: privatbilismen er vokset eksplosivt i samtlige kommuner. Den laveste vækst, man har set, er på 200 pct. som følge af etablering af et lavprisvarehus. Altså en tredobling af bilkørslen og en tredobling af CO₂-udledningen. Den højeste vækst, man har set, den er på 11 gange niveauet før, hvor familierne altså transporterer sig i privat bil 11 gange mere, end de gjorde før.

På trods af at der kan være nogle forskelle i Sverige, der gør, at tallene ikke er helt sammenlignelige, kan der ikke være nogen som helst tvivl om, at den entydige konklusion er, at storcentre – især når de er lokaliseret uden for bymidten – selvfølgelig fører til en voldsom vækst i privatbilismen.

Hr. Niels Jørgen Langkilde mener, at der kunne være en effekt i, at man eventuelt handlede en enkelt gang om ugen og derfor kun kørte en enkelt gang, men det er jo fuldstændig ulogisk, når man ved, hvor stort et kundeunderlag sådan et storcenter eller lavprisvarehus har. Det nyeste eksempel fra Kolding opererer med et opland, der går syd for grænsen og nord for Århus. Det er jo næppe på cykel eller til fods, at kunderne kommer til Kolding for at handle ind dér.

Så jeg vil spørge, om hr. Niels Jørgen Langkilde har nogen som helst form for dokumentation for sin antydning af, at der kunne være tale om en mindskelse i privatbilismen som følge af storcentre.

(Kort bemærkning).

Martin Glerup (S):

Det var hr. Langkildes omgang med CO₂-problematikken, jeg gerne ville hæfte mig lidt ved.

Kort før jul var ca. 2.500 forskere inden for FN's klimapanel i Rom for at drøfte udsigterne for klodens fremtid med hensyn til drivhuseffekt osv., og de påpegede samstemmende, at man måtte forudse alvorlige klimaproblemer på grund af stigende CO₂-udslip.

Hertil kommer, at da vi sidste år havde den energipolitiske debat i Folketinget, havde en dansk forsker fra Danmarks Tekniske Universitet samlet en række kendsgerninger, og 99 ud af 100 forskere påpegede, at vi omgås meget lemfældigt med vores klima. Vi har en stor risiko for at få klimamæssig ubalance, hvis ikke vi undlader at afbrænde så mange fossile brændstoffer.

Jeg vil godt spørge, hvorvidt De Konservative har skiftet indstilling til disse alvorlige problemer, som man efter min mening bør se ud fra et forsigtighedsprincip, og om man ikke går ind for en 20 pct.'s CO₂-reduktion i år 2005, fordi man ikke anser det for at være et problem. Jeg synes, det er nye toner fra De Konservative, som vel nok plejer at være mere bevidste om en ansvarlig omgang med vores miljø.

(Kort bemærkning).

Niels J. Langkilde (KF):

Jeg vil gerne takke for oplysningerne fra hr. Jørn Jespersen. Jeg kendte dem ikke, og jeg kender ikke nogen, der siger noget modsat. Det er en væsentlig debat, vi har, og det, jeg umiddelbart kan sige, er, at jeg ved jo, at Sveriges geografi adskiller sig dramatisk fra den danske, men der er mange forskellige steder i Sverige, og de er mere eller mindre tætbefolkede. Det er jo sådan i Danmark, at man allerede har en række storcentre, som man kan køre til. Om man så kører til det ene eller det andet, skal jeg ikke kunne sige, men jeg glæder mig til at undersøge det. Tak for oplysningen.

Til Martin Glerup om FN's klimapanel: Det er jo en meget væsentlig diskussion, og den tager vi højtideligt. Jeg har ikke læst den nye anbefaling helt igennem, det er en voldsom sag, men vi ved godt, at man sidste gang anbefalede, at 15 pct. af energien kom fra atomkraftværker. Det er da også noget, vi vurderer selvstændigt og spørger, om det er rigtigt, forkert eller rimeligt at tage det med. Men det er en af de ting, der har været fortiet i den danske debat.

Det er ikke sådan, at vi har ændret holdning i spørgsmålet om CO₂-reduktionen, og jeg prøvede også meget tydeligt at gøre opmærksom på, at det er umådelig vigtigt for os, at vi får den reduktion i brugen af de fossile brændstoffer. Kun hvis vi har den reduktion, er der noget til de kommende generationer. Derfor skal vi være meget omhyggelige med, hvad vi bruger af benzin, olie og gas, som ikke fornyes. Vi må prøve at glide over i den biologiske retning og i stedet

sørge for at bruge forskellige bioformer, således som Venstre og Det Konservative Folkeparti har fremsat forslag om, for at prøve at sætte skub i den rigtige retning.

Når vi skal kigge frem til år 2030 og længere frem, er det en af de veje, vi skal gå. Så det er ikke at sætte spørgsmålstegn ved det, men det er en åben erkendelse af, at der er tvivl, og jeg noterede mig også, at ministeren i sin indledning sagde, at meget tyder på, at det er sådan. Vi har ikke råd til at vente på, at vi er 100 pct. sikre. Den debat skal vi ikke skjule for befolkningen, for hvis befolkningen på et tidspunkt føler sig vildført af CO₂-argumenterne, skal hele projektet ikke falde til jorden med et brag.

(Kort bemærkning).

Elsebeth Gerner Nielsen (RV):

Jeg kunne godt tænke mig at vide, om Det Konservative Folkeparti overhovedet længere er bag CO₂-målsætningen, altså at vi skal nå en 20 pct.s reduktion af CO₂-udslippet inden år 2005. Hvis svaret altså er ja, vil jeg gerne vide, hvordan vi skal nå den målsætning, hvis det står til hr. Niels Langkilde.

Sagen er jo den, at udslippet fra transportsektoren ville stige med 22 pct. op til år 2005, hvis den nuværende udvikling fortsætter, og målet var en stabilisering på 1988-niveau i år 2005. Benzinpriserne skal ikke op, på trods af at benzinpriserne er faldet med mere end 30 pct. inden for de sidste 10 år, og den kollektive trafik duer heller ikke. Så vidt jeg kan forstå, er det altså ikke transportsektoren selv, der skal løse sine problemer, men hvem er det så, må jeg spørge hr. Niels Langkilde. Er det industrien, der skal betale mere? Er det elsektoren? Eller er det fru Jensen og fru Hansen, der skal skrue yderligere ned for varmen?

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Nu har jeg jo ikke været vant til at være med i miljødebatterne herinde i den sidste periode. Jeg var fuldstændig lamslået over at høre, at Det Konservative Folkeparti nu åbenbart undsiger hele vores CO₂-forskning. Jeg vil egentlig gerne vide, hvad det er for nogle forskere, der er tale om, jeg tror, vi skal have navn på de forskere, som undsiger klimapanelet, jeg vil godt vide, hvem det er, hr. Langkilde kender.

Så vil jeg godt sige til Socialdemokraterne, som åbenbart er så glade for at lave økonomi sammen med De Konservative, at hvis man ser

på økonomien i hvert fald i ordførerenes bilsystem her, hvis man laver vugge til grav-analyse af de biler, som hr. Langkilde mener vi skal køre i, så får man aldrig det regnestykke til at gå op, selv ikke i forhold til den værste gamle smadre-kasse og ikke engang til min forholdsvis benzin-økonomiske 27 år gamle Morris, der faktisk er økonomisk.

Derudover foreslår han nu biobrændsel. Så vidt jeg ved, bruger man mere energi til at fremstille biobrændsel, end man får ud af det, så det er altså også lidt molboagtigt.

Endelig vil jeg sige, at hvis man ser på økonomien omkring kernekraftværkerne, ligner det altså mest af alt den dér molbohistorie, hvor der gik syv mand i marken for at bære en stork væk derfra, fordi den trådte kornet ned. Det er så ustyrlig dyrt at løse CO₂-problemet ved hjælp af kernekraft i stedet for ved alle de andre sådan forholdsvis stilfærdige og fornuftige tiltag, vi forslår her. Det er virkelig sådan, at man må sige, at kun én, der tror, vi har en pengemaskine, hvor vi bare kan tappe pengene ud af den blå luft, kan komme med sådan et forslag.

(Kort bemærkning).

Niels J. Langkilde (KF):

Det viser, hvor farligt det er at sige noget om CO₂, der er imod den offentlige tankegang. Jeg har tre gange, og jeg gør det gerne fjerde gang, sagt, at vi står bag den nuværende CO₂-målsætning. Der er ikke sket nogen ændring; vi har bare noteret os, at der kan være nogle problemer i de modeller, der er for konsekvenserne af CO₂-udledningen, og at hvis vi holder fast på dem og tror på det, der er den herskende tankegang i dag, og den viser sig ikke at holde, når man får forsket mere, vil vi stå over for befolkningen i et forfærdeligt dilemma, fordi vi argumenterede ud fra det dér, der viser sig ikke at være rigtigt.

Det er det, jeg har prøvet at sige. Jeg ved, det er svært at kombinere de to synspunkter, men der er altså ikke nogen ændring i den konservative politik. Vi vedstår åbent en tvivl, og vi forholder os også til de omtalte rapporter, ligesom jeg kan forstå, at fru Margrete Auken forholder sig meget let og frit til FN's klimapanel, når det taler om a-kraft. Det er da helt i orden, at SF ikke vil være med, fordi de ved bedre end klimapanelet på det område og kan sætte det ind i nogle andre sammenhænge. Det er jo bestemt ikke sådan, at det er FN's klimapanel, der lovgiver om alt i denne verden.

Så synes jeg, jeg hørte noget om en 27 år gammel Morris. Den kan man selvfølgelig godt køre rundt i, og den kan selvfølgelig være toptunet, men noget af det, der normalt kan give lidt miljøproblemer, er da, når man kører rundt i gamle biler. Det er lidt svært at få dem til at køre langt på literen, kun forurene lidt, få katalysator monteret osv., men fred med det.

Så blev der også spurgt, hvad det er for nogle virkemidler, vi vil have. Jeg prøvede at sige det i min tale, og jeg kan da godt prøve at gentage det sådan i stikordsform:

Vi skal have gang i forskningen, vi skal have ny teknologi, vi skal sørge for at få de kollektive projekter i gang, som giver store CO₂-reduktioner. Dem står vi bag, vi har været med til at bevilge det, med til at bære det igennem her i Folketinget, og vi skal sørge for at få folk til at bruge de nyere biler, der ikke forurener nær så meget. Jeg ved godt, at bilerne i overmorgen vil forurene endnu mindre, men det er vigtigt, at vi scorer en miljøgevinst ved at have et system, så folk ikke skal køre i de ældste biler, for de er stærkt belastende.

Margrete Auken (SF):

I går kom der så igen en af de rapporter om verdens tilstand og miljøet, som – og nu siger jeg normalt begavede og ansvarlige, og det tror jeg jeg vil holde fast ved – normalt begavede og ansvarlige mennesker og især politikere ikke burde kunne sidde overhørig. Jeg mærkede mig lige nu, at den konservative ordfører syntes, at vi skulle smide verden ud i et storskalaeksperiment, for hvis vi ikke var helt sikre på, at de beregninger, der blev lavet, holdt stik, kunne vi lige så godt se, om det nu gik galt, eller om det nu gik godt. Jeg vil fraråde regeringen, at vi laver det storskalaeksperiment, og at vi faktisk, selv om vi ikke er stensikre på, om modellerne er rigtige, prøver at forebygge ulykkerne.

Jeg mener, at de meldinger, vi får om truslerne mod klimaet, er så alarmerende, at vi i virkeligheden burde sætte alle tænkelige ressourcer ind på at finde ud af at lægge en strategi for, om det dog var muligt i sidste øjeblik at vende skuden.

En grund til den så omtalte politikerlede kunne være det skrigende misforhold mellem problemernes omfang og det, politikerne inklusive miljø- og energiministeren har mod til at foreslå. Folk flest ved godt, at den er gal. Selv de blankeste blandt de unge, hvis verden kun synes at dreje sig om tøj og andre smarheder,

ved det. Der skal ikke kradses meget i lakken, så stikker angsten frem. Men hvad skal de arme mennesker gøre, når vi, der sidder med nøglen, og det må vi vel holde fast ved, nærmest ingenting magter, ikke engang at leve op til de måltal, vi har sat i vores egne fiktive scenarier, som langt fra er så grumme som dem ude i virkeligheden, men mere overkommelige? Hvordan tror vi så, at vi kan holde håbet, opfindsomheden og handlekraften i live hos de unge eller hos nogen som helst anden for den sags skyld?

I øvrigt er det min erfaring, at vi undervurderer folk, når vi ikke taler rent ud om kravene. Masser af mennesker er indstillet på at yde end- og store ofre, hvis de ser konsekvens i vores forslag. Som de fremlægges nu, opleves f.eks. prisstigninger på benzin som almindelig skatteindkradsning, for der er jo alligevel ingen sammenhæng mellem dem og problemets omfang, men mange ønsker da, at vi hurtigst muligt får indledt tilbagetoget fra et helt uholdbart energiforbrug, før vi rammes af tilbageslaget. Jo før vi får omstillet til vedvarende energi, jo bedre er vores chancer for at afværge en total kollaps.

Når jeg siger alt det i denne sammenhæng, er det jo, fordi netop trafikdebatten er en af de mest afslørende for misforholdet mellem de store ord om miljøet og det, der rent faktisk gøres. Hvem tror, at det, miljø- og energiministeren sagde i går i Helsingør, vil få følger? Hvis transportsektoren går fri her og i andre lande, bliver energiindsatsen i virkeligheden forgæves. Regeringen kan ikke sige, at den ikke ved det, men det har jeg heller ikke beskyldt den for.

Men det er selvfølgelig også her, vi umiddelbart får mest vrøvl, for her mærker vi for første gang selv følgerne. Vi kan høre bare i denne debat, hvordan folk i mange lejre brokker sig, hvis de aner, at benzinprisen må stige, og der er ikke engang tale om prisstigninger til et niveau, så det batter noget, men bare til noget, der minder om prisen i begyndelsen af 1980'erne.

Men ikke kun benzinen er urørlig; det er også motorvejsbyggeri og anden bilforkælelse. Hvem har endnu sat spørgsmålstegn ved f.eks. virksomheders privatparkering i byerne? Ved økonomisk begunstiggelse af virksomheder, der placerer sig langt fra kollektiv transport? Ved den de facto-subsidiering af centralisering af produktion, service, handel, undervisning og kultur, der sker gennem billigørelsen af de individuelle transporter?

Folk kører i dag 33 km om dagen i gennemsnit. Det kan man kalde et fremskridt, at de skal

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.

Når man igen ser på Trafikministeriets CO₂-plan, så vil man se, at det – i modsætning til, hvad de skriver – faktisk i meget stor udstrækning er familier med børn. Når man ser på de faktiske skemaer og ikke teksten nedenunder, kan man se, at det først og fremmest er dem med to indtægter og uden børn, der har bil. Det er meget interessant og også lidt oprivende i denne her sammenhæng.

Der er mange grunde til, at tankegangen i det system, vi har i øjeblikket, er skævt, og vi vil opleve, at det hele nok falder til jorden, også det, vi snakker om i dag, at lemmingløbet ud over afgrunden vil fortsætte.

En af grundene er utvivlsomt, at både vores finansminister og vores økonomiminister stadig lever i fortidens vækstfilosofi. Vi skal have noget mere vækst for at få råd til at gøre noget ved problemerne, og sammen med øget vækst hører øget transport. Her kan jeg så igen, som jeg også gjorde før i en kort bemærkning, henvise til rapportens side 18, hvor man kan se, at transporterne løber ovenud af væksten og ovenud af BNP. Man kan dertil lægge, at f.eks. »just in time«-konceptet på godstransportområdet betyder, at antallet af kørte kilometer er eksploderet, mens volumen kun er steget ganske beskedent, lastbilerne kører stadig væk halvtomme rundt. Her henholder jeg mig til Weizsäckers rapport, der kom for ikke så forfærdelig længe siden – for et år eller to siden.

Det ulykkelige i denne udvikling er, at vi kører i den helt gale retning miljømæssigt, og vi har endnu ikke fra vækstdyrkerne fået et troværdigt svar på, hvordan vi kan vende udviklingen på transportområdet 180 grader.

Nu har jeg ikke mere taletid, og alle de konkrete forslag, vi har, vil komme senere i debatten.

Jeg vil godt lige sige om den foreslåede dagsorden, at man kan dårligt stemme imod den. Det er jo selvfølgelig nærliggende at undlade at stemme, når der står så lidt i den, som der gør, men da både miljøministeren og fru Jette Gottlieb har forsikret mig, at den betyder noget, vil jeg undtagelsesvis sige: Jamen så vil vi da tage dem på ordet og pænt stemme for den.

(Kort bemærkning).

Kim Behnke (FP):

Jeg vil gerne spørge fru Margrete Auken: Hvad er forskellen på middelalderens dommedagspræster og -profeter, som gik på talerstolen og hævdede, at hvis folk ikke ændrede deres

adfærd, ville helvedes ild regne ned over dem, og de ville alle sammen dø i hobetal, og så den tale, fru Margrete Auken har holdt her i dag om, at hvis ikke vi alle sammen øjeblikkelig i morgen smider nøglen til vores bil – hvis vi har en bil – væk og slukker for lys og varme, så kommer dommedag, som jo alligevel kommer, for selv om vi danskere holder helt op med at bruge energi i morgen, vil alene kinesernes ugentlige tilvækst vælte det hele?

Hvad er forskellen på den dommedagstale, der blev holdt dér i middelalderen, og så den tale, fru Margrete Auken har holdt i dag?

(Kort bemærkning).

Hans Christian Schmidt (V):

Det var blot lige to korte spørgsmål til fru Margrete Auken. Jeg forstod, at man kom ind på, at benzinpriserne må stige, og der blev også sagt noget om tilbage i 1981.

Ville fru Margrete Auken lige sige, hvilken literpris SF synes er den rigtige i dag?

Dernæst: Forstod jeg det rigtigt, at SF ønsker transportfradraget afskaffet? I så tilfælde kunne jeg godt tænke mig lige at få det bekræftet.

Altså: Hvad skal literprisen være, og skal transportfradraget helt bortfalde?

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg ved ikke, om det nytter noget at sige noget til hr. Kim Behnke, for han hører tydeligvis ikke, hvad jeg siger. Men jeg kan godt måske alligevel give lidt belæring.

Dommedagsprofeter hører hjemme i Det Gamle Testamente; de er fra 500-600 år før Kristi fødsel. Og der er en frygtelig ting ved dem: De fik nemlig ret. Det glemmer man tit. I de samfund, de levede i, var de mere klarsynede og ærlige og mindre frygtssomme end de andre. Derfor sagde de, hvad der ville ske. Og som de forkyndte, prædikede, talte, eller hvad man nu vil kalde det, sådan gik det. Så der er meget lidt trøst i at høre om dem i denne her sammenhæng.

Middelalderen er en helt anden diskussion; der er ikke dommedagsprofeter af denne art i middelalderen.

Men jeg kan så sige, at jeg har altså brugt forholdsvist konservative forskere, jeg har brugt Klimapanelet, jeg henviste til Harald Agerley i denne sammenhæng, han er skrappere end jeg med hensyn til, hvad der vil ske, hvis vi ikke gør noget. Men jeg ved ikke, om hr. Kim Behnke så i øvrigt er interesseret i at høre det.

Så til hr. Schmidt: Ja, hvad skal vi sige? Nu tager vi f.eks. de tal, der foreslås i Weizsäckers rapport. Han siger 12-13 kr., hvis det nogenlunde skal op på det dér niveau. Det var også det, der kom i Konsensurapporten for et par år siden.

Jeg tror ikke, det er nok, men det er sådan nogenlunde, hvad vi har sagt, det er, hvad vi har vedtaget i SF i overensstemmelse med en stribe af de anbefalinger, der er kommet.

Personlig vil jeg nok sige, at det ikke vil give den deciderede omlægning, der skal til, så folk kommer i tanker om noget andet, så man f.eks. kører sammen; belægningsen på privatbilerne er jo faldet.

Man tager ikke skade af at bruge hovedet og fantasien, og det går ikke ud over ens mobilitet, det vil hr. Schmidt også kunne se, hvis han undersøger mobilitetsfremmende ting, der er sket. Folk sidder nemlig fast i al den trafik.

Så vil jeg sige om transportfradraget, at dér henholder jeg mig til Transportrådets analyser, som viser, at det transportfradrag, vi har i øjeblikket, først og fremmest forkæler – og så kan jeg sige mine vælgere, som jeg hermed med glæde generer, men i hvert fald de rige i Frederiksborg Amt, som jeg så måske heller ikke tror i vildt omfang har stemt på mig som så mange andre.

(Kort bemærkning).

Jette Gottlieb (EL):

Fru Margrete Auken spurgte sådan lidt inkvisitorisk, hvilke midler Enhedslisten var villige til at bruge, og jeg vil godt sige, at vi er da villige til at bruge en øget afgift på benzinen. Ingen tvivl om det.

Men det afgørende er for os, at pengene bliver brugt til at fremme alternativerne. Vi tror ikke på, at et par kroner på benzinen er adfærdregulerende i sig selv, hvis alternativerne ikke er til stede. Derimod vil de virkelig batte, hvis de bliver brugt målrettet, f.eks. til at sænke prisniveauet på den kollektive trafik, f.eks. til at udbygge driften, også i yderområderne og i ydertimerne, så folk kan bruge den både ud og hjem, eller på andre måder bruges til at styrke grundlaget for den kollektive transport. Så det afgørende er, hvad pengene bliver brugt til; ikke nødvendigvis at de bliver lagt på.

Så vil jeg godt sige om den undersøgelse, der taler om, at det især er de rige i Frederiksborg Amt, der har glæde af transportfradraget, at det er ganske rigtigt statistisk set, men det hjælper

jo altså desværre ikke den enkeltperson, som ikke tilhører denne gruppe, og som alligevel er meget afhængig af transportfradraget. Så de sociale hensyn er meget mere differentieret, end statistikken lader afsløre.

(Kort bemærkning).

Hans Christian Schmidt (V):

Jeg forstod, at fru Margrete Auken ville sige lidt om, at man jo bare kunne se, hvordan mobiliteten har været i de seneste år. Der var ikke sket noget med mobiliteten. Jeg vil sige, at det er jeg helt enig med fru Margrete Auken i.

Fru Margrete Auken har ved en tidligere lejlighed sagt, at vi har alt for lave benzinpriser. Jamen dér er sammenhængen jo. Lave benzinpriser giver mobilitet. Derfor får vi indskrænket mobiliteten, når prisen stiger til 12-13 kr. Jeg kunne sådan set ikke have ført en bedre bevisførelse, så det vil jeg sige tak for, for det er til fulde rigtigt, at når netop mobiliteten har været så god, som den er nu, så er det jo, fordi benzinprisen er sat ned. Jeg har da i det mindste erkendt, at benzinprisen er sat ned; det er jeg så glad for. Men det hænger jo netop sammen med mobiliteten.

Med hensyn til befordringsfradraget, som jeg forstod skulle væk: Det vil da sikkert være noget, man også i landdistrikterne vil tage til sig og forholde sig til.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Først lige til fru Jette Gottlieb: Der er altså faktisk mange steder, hvor der er gode muligheder i dag, men hvor det er billigere at køre videre med sin bil. Og som jeg siger, der er altså kun enkelte SF'ere, der fortsætter med toget og ikke stiller bilen ved Frederikssund Station, Køge Station, Næstved Station, eller hvis vi kommer ud til landdistrikterne, Lemvig og hvor det nu kan være henne. For det er altså for dyrt, når man har anskaffet bilen; så er driften eller brugen af bilen så billig i forhold til brugen af den kollektive transport.

Jeg ved godt, at så siger fru Jette Gottlieb, at parkeringspladserne ikke er store nok. O.k., lad os så bruge nogle af pengene til at bygge nogle større parkeringspladser, men altså, det er jo et mikroskopisk problem.

Jeg mener selvfølgelig, at vi skal forbedre os samtidig, men jeg tror bare ikke på, desværre, at vi får de her ting til at lykkes, hvis ikke det økonomiske incitament er der, og det kan man altså

se på – og jeg nævner igen – Køge Station, Frederikssund Station osv. osv. Kystbanen, hele den dér vidunderlige debat, vi havde her, da Det Radikale Venstre gik ind og sagde: Nu må vi udvide vejene ind til Københavnstrup, for nu kommer alle Kystbanens vælgere, de har fået sådan nogle gode transportfradrag, så derfor så skal de have lov til at køre ind i bil selv hele vejen deroppefra, så nu jager vi dem væk fra togene og får dem til at køre ind selv. Det var en af modellerne til, hvordan man kan gå den anden vej i det her spørgsmål.

Så jeg synes altså, at Enhedslisten skal være lidt mere behård. Mange af tingene kan laves forholdsvis hurtigt, uden at vi behøver at lave de store omflytninger.

Så skal der også nogle andre omflytninger til. Når vi kommer med bompengeforslaget, vil man kunne se, at dér målretter vi det til den kollektive trafik, og det kan vi gøre med andre af de her ting.

Men her skal vi bare simpelt hen have begrænset transporterne, vi skal i virkeligheden ikke have pengene ind. Det er jo det, der er pointen. Pengene skal ikke ind. Og så skal vi have nogle stigninger, som gør, at man kommer i tanker om noget andet i stedet for bare at blive sur over, man skal betale noget mere.

Så vil jeg lige sige til hr. Schmidt, at mobiliteten i byerne stort set er faldet. Fordi sidder man fast i trafikken, kommer man – i hvert fald mange steder – lige så hurtigt eller hurtigere frem på cykel.

I landområderne er der sket det, at gamle og børn ikke kan røre sig, fordi de ikke længere kan komme rundt til det, de skal, og en masse voksne er blevet pålagt en lang transport. Man kan godt kalde det mobilitet, hvis man skal transporteres så mange, mange, mange kilometer hver dag. Jeg kalder det mobning.

(Kort bemærkning).

Bent Hindrup Andersen (EL):

Så vidt jeg kunne opfatte fru Margrete Auken, blev der måske løftet en lille flig dér, nemlig i erkendelsen af, at det vigtige er at få målrettet tilbageføringen af benzinafgiften. For det, der gør, at man ikke tager toget i Vejle Amt, er, at for at komme fra f.eks. Vejle til Horsens skal man betale en pladsbillet, ekstra 30 kr., oven i selve billetten, så det er et astronomisk beløb, man skal betale for at benytte den kollektive trafik, og der skal penge til at bringe det beløb ned.

Så ville da mange, det er jeg enig med fru Auken i, så ville da utrolig mange hurtigt kunne komme væk som pendlere i biler og over i den skinnearbejds trafik, f.eks. togtrafikken. Det er det, der er vores pointe, når vi siger, at vi mener, at afgiften skal tilbageføres målrettet. Det skal gøres attraktivt at køre med de kollektive trafikmidler; så skal folk nok også bruge dem. I dag er den kollektive trafik for dyr og for dårlig.

Vibeke Peschardt (RV):

Det er ikke længere siden end i går, at overskriften på side 2 i en af de store morgenaviser var: Kloden på vej mod kaos. Miljøkaos.

Lester Brown og hans Worldwatch Institute udkommer hvert år ved denne tid med forudsigelserne om verdens tilstand, og den bliver værre år for år. Til marts er det 9 år siden, at Brundtlandkommissionen kom med sine advarsler og anbefalinger om vor fælles fremtid, og siden er der talt meget og også gjort noget – specielt på energisiden. Alligevel går det den gale vej med CO₂-udledningerne.

Transportsektoren står for 20 pct. af Danmarks samlede CO₂-emissioner, og andelen er stigende. Danmarks andel af det samlede globale CO₂-udslip er ganske vist under en halv procent. Vi fylder jo ikke så meget på globusen, men vi er rige, veloplyste og storforbrugere af energi. Hos os er det ikke som i den fattige del af verden de få udvalgte, der kan forbruge, her er det os alle sammen.

Det forpligter efter Det Radikale Venstres opfattelse i særlig grad til, at vi gør noget. Ikke blot som ulandsbistandsydere, hvor vi ligger ordentligt i forhold til vores lidenhed, vi skal også bidrage med vores del af mindreforbrugt af energi med deraf følgende nedbringelse af CO₂-udslippene.

Brundtlandrapporten og dens danske aflæggere, bl.a. energi- og transporthandlingsplanerne fra 1990, satte de målsætninger på den politiske dagsorden, som vi drøfter nu. Hvis målsætningen for CO₂-udslippene for år 2005 og år 2030 for transportsektoren skal holde, skal der andre midler til end dem, vi har været præsenteret for indtil nu. Det lægges der op til i dagsordensforslaget, hvor vi mener, det afgørende er, at regeringen og vores medforslagsstillere i Enhedslisten holder fast i målsætningen for CO₂-udslippene om at reducere trafikens miljøbelastninger ved at bringe dem i niveau med 1998-tallene for derefter at reducere yderligere med 25 pct. op til år 2030.

Det blå debatoplæg, der er udsendt af Trafikministeriet, er en slags opfølgning af »Trafik 2005«, der rummer noget så konkret som en investeringsoversigt for trafikområdet frem til dette år. Samtidig er det blå oplæg en del af det samlede energipolitiske oplæg om Danmarks energifremtid, der debatteres lige for øjeblikket.

Prognoserne for de næste 10 års CO₂-udledninger fra transportsektoren er dystre: 22 pct. mere udledning på grund af bilkørsel, hvis ikke vi gør noget. Det går ikke!

Derfor mener vi, at det i valget af mål og midler må foreslås, at transportsektoren skilles ud fra det samlede CO₂-regnskab, så længe transportsektoren ikke kan holde målsætningerne, men faktisk øger udledningerne.

Der skal lys på den transportsektor. Faktisk er det jo sådan, at industrien og elsektoren har overholdt deres CO₂-mål indtil nu. Ny teknologi i bred skala og måske afgifter har været medvirkende til, at disse sektorer ligger bedre.

Og så kan man stille spørgsmålet: Skal vi lade de andre sektorer betale for bilismen? Når nu industrien og dermed arbejdspladserne opfylder deres målsætninger, når folk isolerer deres huse eller køber solfangere til deres tage eller holder op med at bruge deres tørretumblere, er det så rimeligt, at energipriserne til biler fortsat er på et lavt niveau?

Jeg stiller bare det kontroversielle spørgsmål, fordi denne debat, sådan som vi opfatter den, jo går langt ud over denne regerings levetid. Vi taler lige nu om CO₂-målene i år 2005.

I Det Radikale Venstre er vi godt klar over, at afbudspolitikken er lagt fast i regeringen indtil 1998, og det respekterer vi. Det må og skal vi gøre. Men jeg kunne godt tænke mig at vide, hvordan vi når frem til målet, som alle jo er enige om, uden at vi efter 1998 rører ved afgifterne på benzin ud over det, der allerede er aftalt.

Det samme gælder for transportfradraget. Jeg næsten hvisker ordet, for jeg ved jo, der falder brænde ned fra mange sider, når Det Radikale Venstre vover bare at sige ordet transportfradrag. Jeg vover det altså alligevel.

Jeg vover også at henvise til en artikel, der sidste forår stod i Transportrådets nyhedsbrev. Artiklen handlede om, hvem transportfradragene gavnede mest. Det var de højere lønnede funktionærer i hovedstadsområdet – lige præcis dér, hvor den kollektive trafik er allerbedst bestykket, og hvor 40 pct. af pendlertrafikken rent faktisk foregår ved kollektiv trafik.

Selv om jeg ikke er ekspert i skattepolitik, hvor denne del af øvelsen jo hører hjemme, vil jeg sige, at vi på et eller andet tidspunkt burde se på mulighederne for at differentiere transportfradragene alt efter, om folk bor i landdistrikter eller de bor i byer, hvor der er meget lettere adgang til kollektiv trafik.

For vi er enige i, at i landdistrikterne er bilen en nødvendighed, i hvert fald sådan som vi har indrettet os i dag. Men bilen er ikke altid et nødvendigt transportgode for højere lønnede funktionærer i hovedstadsområdet. Jeg siger det bare.

Hvis vi kigger specielt på København og i øvrigt ikke vil eller kan røre benzinpriserne, kunne man jo opfordre Københavns Kommune til at indføre bompenge for at køre ind i byen fra hele hovedstadsregionen og samtidig udbygge den kollektive trafik endnu mere. Der er i øvrigt her grund til at rose HT for den politik, der her er ført til gavn for hele den kollektive trafikidé. Jeg tænker på hurtige og mange afgange i myldretiderne og især de tværgående busforbindelser.

Hvis jeg til slut skulle komme med nogle korte bemærkninger om, hvad vi synes, der kunne gøres, vil jeg gentage som det allervigtigste: Vi bliver nødt til at kigge på incitamentstrukturen: Hvad er det, der ud over behageligheden får befolkningen til at bruge bilerne?

Vi mener, at man skal skræddersy nogle ordninger for landdistrikterne, hvor det hverken miljøøkonomisk eller økonomisk i det hele taget er muligt at bruge den kollektive trafik på en fornuftig måde, at vægtafgiften f.eks. blev indrettet efter, hvor miljøvenlig den bil, man kører i, er, og at DSB, som med massiv radikal støtte fik udskilt deres busdrift og deres godsdel til selskaber for at optimere driften, nu også bliver pålagt en økologisk ramme. Det kan ikke være rigtigt, at man ikke skal tænke på miljø, samtidig med at driften optimeres.

Hvis ikke DSB-selskaberne selv vil, synes vi, at Folketinget må hjælpe dem med at finde ud af, hvilke CO₂-rammer der skal gælde for dem.

Og til allersidst: I Det Radikale Venstre tror vi, at Lester Brown har ret, og at Brundtlandkommissionen har ret. Vi tror på, at klimaforandringerne er en realitet allerede nu, og at klodens miljøkaos bliver værre og værre, hvis ikke alle yder deres.

Vi skal yde vores del, fordi vi er den rige del af verden. Det er os, der har kapaciteten og teknologien til at gøre noget ved det. Så det er med

stor tilfredshed, vi konstaterer, at de indledende ord i dagsordensteksten lyder: Folketinget fastholder trafikhandlingsplanens målsætning om at reducere trafikens miljøbelastninger.

Og jeg vil gerne tilføje: Inden år 2005 skal den være bragt ned på 1988-niveau og inden år 2030 med en yderligere reduktion på 25 pct.

(Kort bemærkning).

Jette Gottlieb (EL):

Jeg vil gerne takke fru Peschardt for den afsluttende præcisering af, hvad målsætningen var.

Af hensyn til fru Vibeke Peschardts omdømme i miljøbevidste kredse og af hensyn til protokollen vil jeg lige korrigere fru Peschardts formulering tidligere i talen, hvor hun formulerede målsætningen om, at man senest i år 2005 skulle have CO₂-udslippet ned på niveauet fra 1998. Siden skal det selvfølgelig yderligere nedsættes.

Det gøres jo betydelig bedre ved nogle af de tiltag, fru Peschardt her har nævnt, og som vi ventner at regeringen snarest fremsætter som forslag – og ikke ved f.eks. forslag om udvidelse af Helsingørmotorvejen og nedsættelse af frekvensen på toget på den parallelle strækning.

(Kort bemærkning).

Bent Hindrup Andersen (EL):

Jeg synes, det lyder interessant, at fru Vibeke Peschardt også ser lidt mere nuanceret nu på fjernelsen af transportfradraget end det, der har været fremme i pressen tidligere, hvor det blev udlagt, som om det skulle fjernes med ét hug. Og det giver jo nogle uheldige følgevirkninger.

Det, som jeg vil spørge fru Vibeke Peschardt om, er: Er det sådan, at man eventuelt kunne se frem til at lave et fælles forslag, hvor man siger, at man kan lave en aftale på den måde, at man kan afstå fra sit transportfradrag og få et netkort i stedet? Det ville betyde, at man med det samme kunne kanalisere midlerne, altså provenuet fra transportfradraget, over i den kollektive trafik. Så skal der et tilskud til, for at man kan betale netkortet; den udgift kunne finansieres gennem en beskeden benzinafgift.

Det ville betyde en utrolig omlægning af transporten. Det vil sige, at prisen på togtransport, som jeg nævnte før, umiddelbart kunne sættes ned med et sådant provenu; derved kunne man få en stor del af pendlerne over på den kollektive trafik. Så kunne man få vendt den uheldige udvikling, at der er flere og flere, der går væk fra den kollektive trafik.

Jeg er overbevist om, at når vi får udviklingen vendt, kommer der flere penge i kassen, og så bliver der også grundlag for et mere finmasket net.

Så jeg vil spørge fru Vibeke Peschardt: Er det sådan, at man kunne formå Det Radikale Venstre til at gå med til at lave en ordning, hvor man kunne afstå fra sit transportfradrag og få et netkort i stedet, og finansiere den f.eks. ved en beskeden benzinafgift?

(Kort bemærkning).

Niels J. Langkilde (KF):

Jeg blev lidt rystet, da jeg hørte den radikale ordfører snakke om transportfradraget. Det er ikke god tale, hvis man ønsker at have et arbejdsmarked, der fungerer, hvor der er stor mobilitet.

Er det sådan, at vi skal have kvinderne tilbage til kødgryderne, eller at begge ægtefæller skal arbejde på samme arbejdsplads? Det troede jeg ikke var radikal politik. Radikal politik, som jeg har fornemmet den, var, at folk skulle i arbejde, man kunne godt køre lidt efter arbejdet, hvis det var nødvendigt.

Hvis man fjerner transportfradraget, vil man jo føre os tilbage til en tid, hvor vi gav køb på den slags.

Derudover – og det er så også det, man skimter i dagsordenen – kan man jo frygte, at det her betyder affolkning af landdistrikterne. Hvem vil bo derude, hvis der skal betales så meget ekstra for at bo der? Og hvis man kombinerer det med de høje priser på benzin, som Det Radikale Venstre, SF og andre har talt for mange gange, kan vi godt nedlægge Landdistrikt Danmark. Det er jo også det, man ikke kun i dagsordenen, men også i Landsplanredegørelsen har set tanker om.

Jeg synes, det er meget rystende det her. Og man skal altså passe meget på med at sige sådan nogle ting, når man sidder som regeringsparti. Er det noget, de andre er med på? For så kan vi godt gå ud og nedskrive ejendomsværdien på landet ganske hurtigt.

Og hvad får vi ud af at affolke landdistrikterne? Hvis vi nu taler i CO₂-baner, så er der jo bundet gevaldig meget CO₂ i de bygninger, der er derude. Skal det dog ikke udnyttes?

(Kort bemærkning).

Hans Christian Schmidt (V):

Det var til fru Vibeke Peschardt. Jeg forstod, at vi skulle prøve at kigge lidt på vægtafgiften og på, hvor miljøvenlige bilerne var.

Jeg vil håbe, at Det Radikale Venstre vil kunne støtte Venstres forslag, nemlig at man gør det, at man i stedet for vægtafgift og registreringsafgift lægger en afgift på bilerne alt efter, hvor mange kilometer de kører på literen. Her er det ikke et spørgsmål om, at staten ikke får de penge hjem, den skal; her er bare tale om, at man omlægger afgiften. Men det bliver altså sådan, at ejeren af den bil, som kører længst på literen, også betaler mindst; det kunne jeg godt tænke mig.

Så vil jeg spørge fru Vibeke Peschardt: Jeg forstod ikke lige, hvad det var, literprisen på benzin skulle op på. Altså hvis den skal stige, hvad skal prisen så være? Det er jo interessant, for der vil være mange ude i landdistrikterne, som nok vil sige: Særlig benzinprisen har stor betydning for, om vi kan blive ved med at bo herude.

Jeg forstod også, at vi skulle diskutere befordringsfradraget. Jeg forstod ikke helt ordningen, men jeg forstod, at det var noget med, at nogle herinde omkring Københavnsområdet ikke skal have fradraget, men det skal man ude i landdistrikterne. Hvordan vil man sondre mellem det?

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg håber da meget, at Det Radikale Venstre er enig med bl.a. miljøministeren i, at hvis vi skal lave noget med differentierede afgifter, så skal bilerne i hvert fald ikke være billigere. Det håber jeg meget at Det Radikale Venstre og også fru Vibeke Peschardt mener.

Så vil jeg egentlig spørge, om ikke trafikministeren vil foranledige, at vi får lavet et ordentligt udredningsarbejde omkring landdistrikterne. De bliver brugt hele tiden, og jeg har været rundt at høre, jeg tror ikke, vi har fået lavet en sådan udredning. Vi har kunnet se: Hvad er der sket med faldet i benzinpriserne? Hvad har det betydet for muligheden for gamle, for børn og for alle mulige at bo derude? Hvad vil der ske, hvis man hæver benzinpriserne på kort sigt og på lang sigt og lidt og meget? Og hvad vil det betyde for udviklingen, for allokeringen af virksomheder osv., hvis man laver det dér?

Jeg tror faktisk, at vi ville slippe for meget sludder og vrøvl, hvis vi fik et ordentligt, grundigt arbejde, under forudsætning selvfølgelig af at folk læste det. Men det tror jeg såmænd nok at nogle vil gøre, i hvert fald nogle af dem, vi gerne vil snakke med. Så kunne man ikke bede trafikministeren – det vil jeg hermed gøre – om

at opfordre Transportrådet, som jeg har meget tillid til, til at lave sådan et arbejde?

(Kort bemærkning).

Elsebeth Gerner Nielsen (RV):

Det Radikale Venstre mener ikke, at transportfradraget bare skal fjernes i ét hug. Det, vi gerne vil, er at være med til at diskutere, hvordan vi laver en samlet incitamentsstruktur – for at bruge et begreb fra økonomiverdenen – der sikrer, at privatbilen og privatbilismen først og fremmest er noget, der hører landdistrikterne til, for derude bliver det vanskeligt at lave en kollektiv trafik, som er så optimal, så alle kan anvende den.

Til gengæld må den samme incitamentsstruktur sikre, at der ikke er den samme lyst til og interesse for at bruge privatbilen mellem de store byer og inde i byerne, hvor vi har de store miljøproblemer; det er det, vi skal diskutere.

Når vi taler om transportfradrag, er vi også nødt til i den sammenhæng at se på, hvordan vi kan indrette transporttilskuddene på en sådan måde, at det stadig kan betale sig at bruge privatbilen ude i landdistrikterne, men at det til gengæld ikke kan betale sig at bruge den inde i byerne.

Jeg har ikke noget svar på det. Det har Det Radikale Venstre ikke, men vi er på vej med nogle løsningsforslag, og vi vil meget gerne lytte til det, andre partier måtte komme frem med.

(Kort bemærkning).

Vibeke Peschardt (RV):

Først til fru Jette Gottlieb: Jeg er ked af, hvis jeg ikke kunne læse rigtigt op af mit manuskript. Altså det skulle være nedbringelse af CO₂-udslippets 1988-niveau og ikke 1998-niveau. Det beklager jeg bare, hvis jeg lavede en fejl her.

Så var jeg godt klar over, at jeg ikke kunne slippe for at høre noget om Helsingørsmotorvejen her i dag. Og det er jo rigtigt, at Det Radikale Venstre har støttet udbygningen af Helsingørsmotorvejens tredje spor på 6½ km, tror jeg, det er, fra Jægersborg til Øverødvej; det vil jeg sådan set stadig væk mene er en rigtig beslutning.

Jeg kender godt både SF og Enhedslistens synspunkter vedrørende det her. Vi har jo også været igennem debatten ved flere lejligheder, både ved første- og tredjebehandlingen af lovforslaget. Men jeg vil altså stadig væk sige: Der kører i spidstimerne i hvert fald 62.000 biler i døgnet på Helsingørsmotorvejen, og de omlig-

gende kommuner er – eller har i hvert fald været eller er indtil nu – svært belastede af al den trafik, som ikke kan komme ned på motorvejene, og det giver så miljøbelastninger i de kommuner, hvis vejnet jo slet ikke er gearret til den store trafik.

Nu kan jeg ikke nå mere, kan jeg se.

Anden næstformand (Henning Grove):
Jo. Jo, jo. Først når den røde lampe tændes.

(Kort bemærkning).

Vibeke Peschardt (RV):
Nå, undskyld.

Jeg må skynde mig videre, men jeg kan så tage flere korte bemærkninger, hvis nogen vil høre mere om den Helsingørmotorvej.

Jeg vil lige til slut sige om togene: Det var jo noget fuldstændigt sludder, at man har nedsat togdriften på Kystbanen. Der har været fejl med togene, og der har været forsinkelser, men der er faktisk tre tog i timen lige i øjeblikket, og det har der været meget længe.

Så til hr. Bent Hindrup Andersen om transportfradraget og ideen med netkortet: Altså jeg kan kun udtale mig som radikal ordfører, jeg kan jo ikke binde regeringen eller nogen andre op på det, men jeg tror, at regeringen vil være indstillet på at drøfte alle fornuftige forslag, også fra Enhedslisten, fra Venstre, fra hvem, der vil komme med dem, på det her område, fordi vi jo alle sammen er interesseret i, at den fælles målsætning, som dagsordenen lægger op til, bliver nået.

Hr. Niels Langkilde nævnte transportfradraget og mobiliteten på arbejdsmarkedet, og dér vil jeg henvise ham til at læse den artikel fra Transportrådet, som jeg henviste til. Transportrådet udsender et nyhedsbrev en gang imellem, og der kom et sidste år i februar, og det er faktisk derfra, jeg har nogle af de her formuleringer.

Det er sådan, at transportfradraget er til gavn for højerelønnede funktionærer i hele hovedstadsregionen. Det er faktisk beboerne i Storstrøms Amt, der har mest fornøjelse af det, dvs. det er de grupper på arbejdsmarkedet, der bedst har råd til at betale det selv. Mobiliteten på arbejdsmarkedet er ifølge Transportrådets undersøgelser ikke nævneværdigt berørt af det. Det var såmænd bare det, jeg tillod mig at citere.

Og til hr. Hans Christian Schmidt kan jeg sige det samme, som jeg sagde til hr. Bent Hindrup Andersen: Hvis Venstres forslag ligger i tråd

med det, som regeringen kan gå ind for, så vil vi gerne se på det.

Til slut vil jeg sige, at jeg synes, det var en god idé, fru Margrete Auken kom med omkring udredning om alle disse her ting, så vi måske i enighed kunne finde ud af at lave noget på dette område.

(Kort bemærkning).

Peter Hansen-Nord (V):

Det har jo været interessant at følge debatten i dag.

En væsentlig metode til at reducere CO₂-udslippet fra trafikken er jo beskrevet i »Trafik 2005«, som regeringen selv har udarbejdet. Hvis man slår op på side 82, står det jo fint øverst oppe til venstre, hvad man skal gøre for at reducere CO₂-udslippet med 10-15 pct. Det er en oplagt mulighed, man her har, ved at substituere en del af både blyet og andre ting i benzinen med ætanol og putte noget biodiesel i dieselmotorerne, således at den bynære trafik kan undgå disse forureningsstoffer. Herved slår man altså to fluer med ét smæk og får reduceret CO₂-emissionerne på trafikdelen ganske, ganske væsentligt med en meget beskedne indsats.

Det kan derfor undre mig, at debatten i dag ikke har taget fat i nogle af disse helt klare håndtag, og jeg kan da sige, at der allerede nu er fremsat – og tidligere har været fremsat – forslag her i salen, som regeringen jo bare kan gå ind for, forslag, som De Konservative, Venstre og Fremskridtspartiet har fremsat. Det undrer mig som sagt, at det ikke optager en mere dominerende plads i debatten end de traditionelle ting, som vi har hørt indtil nu.

Arne Melchior (CD):

Må jeg starte med en tak til hr. Kim Behnke og hr. Bent Hindrup Andersen for ombytning af ordførerrækkefølgen.

Dernæst skal jeg mere eller mindre aflægge ed til den grønne politik. Jeg ved godt, onde tunger påstår, at jeg er grå; de er farveblinde. Jeg er faktisk grøn både indvendig og udvendig, og CD kan udmærket betegnes som et grønt parti, alt efter hvordan man nu definerer det. Men i hovedsagen, i hele sigtet om at værne om ressourcerne, om naturen, og bekæmpe enhver undgåelig forurening er vi helt enige. Det skal altså være slået fast, og det skal vi også nok leve op til.

Dagens dagsorden, som vi er medforlagsstillerne til og selvfølgelig stemmer for, indeholder

ikke nogen faste bindinger om nogle ganske bestemte ting. Trafikministeren sluttede jo sin tale med at tilsige en redegørelse i løbet af foråret, og den vil så indgå i debatten. Og så er der jo adviseret forskellige forslag, som vi vil forholde os til efterhånden ud fra den her meddelte grundholdning.

Når dette er sagt, så vil jeg alligevel advare imod at overdrive – nu føres der en meget lang debat i dag – betydningen af trafikens bidrag. Vi har viden om, at CO₂-udslippet er sammensat sådan, at 20 pct. af det hidrører fra trafikområdet. Hvis det altså kunne lykkes os at sætte trafikens CO₂-udslip ned med 25 pct. – og det er meget – så er det altså en tyvendel af det danske CO₂-udslip. Det er dog, hvad skal jeg sige, en proportion, man lige bør holde sig for øje. Det er vigtigt, det vi taler om, men vigtigere end som så er det altså heller ikke.

Og så vil jeg da også sige, når vi slynger om os med procenter – og jeg ved godt, at det allerede er mange år siden, man begyndte at planlægge til år 2005 og minsandten også til år 2030 – at jeg dog bøjer mig i beundring for mennesker, der kan angive procenter på noget som helst, vil jeg næsten sige, ud over, hvor mange 60-årige der vil være til den tid. Men at angive procenter om rente og valutabalace og beskæftigelse og inflation og alt det dér, som vi kender fra de årlige finansredegørelser, og her altså angive så og så mange procents reduktion til år 2005 og så og så mange procent til 2030, det er meget sjovt, men så er alt vist også sagt.

Hvad vi støtter stærkt, er forbedring af de motorer og de drivmidler, som vi ikke kan undvære for at føre os frem i trafikken, siden hestevognen er gået næsten totalt af mode.

Det er da også glædeligt at konstatere, at fire tyske bilfabrikker, som til daglig konkurrerer ihærdigt mod hinanden, har slået sig sammen om forskning på dette område – og Ford Motor Company gør det tilsvarende. Begge har sat sig den målsætning at finde frem til en drivmiddeltype, der kan få bilen til at køre 30-33 km/l. Det er noget, der vil batte i Danmark og i andre lande.

Jeg vil gerne yderligere om det grundlæggende på miljøområdet sige, at det, at vi er et lille land, selvfølgelig ikke befrier os for at gøre vor skyldighed til beskyttelse af miljøet.

Hvor meget vi tror på, at det bør gøres, at det skal gøres, fremgår bl.a. af – og jeg tror ingen vil tage mig ilde op, at jeg fremhæver det i denne forbindelse – at det faktisk var undertegnede,

der i forår tog initiativ til den høring, som Trafikudvalget så afholdt i november måned, og som netop handlede om bil og miljø, netop fordi vi alle ved, at det er en fælles opgave, og den er uundgåelig.

Jeg kan så benytte lejligheden til at oplyse, at den skriftlige rapport fra denne høring er under udarbejdelse og vil foreligge – lidt forsinket, men dog – sidst i indeværende måned, og det vil selvfølgelig også indgå i overvejelserne, hvad vi kan lære af den. Og det skal ikke slutte med den høring, men vi skal fortsætte bestræbelserne, og ideerne skal fortsætte med at blomstre.

Må jeg fremføre en enkelt replik til fru Jette Gottlieb som ordfører for forespørgerne? Hun sagde i sin ordførertale, at flertallet af den danske befolkning ikke vil køre i bil og ikke til enhver pris. Det sidste vil jeg tilslutte mig: Ikke til enhver pris. Bilfolket er rigelig prøvet i den retning. Men jeg tror ikke, fru Gottlieb har ret i, at flertallet af den danske befolkning ikke vil køre i bil. For det første gør flertallet det allerede, og det er ret frivilligt og til en meget høj omkostning. For det andet er jeg sikker på, at mange af dem, der ikke har bil, har det allerverst på deres ønskeseddel at anskaffe sig en bil.

Jeg vil ved denne lejlighed efterlyse beregninger på, hvor mange af dem, der ikke har bil, som er under pensionsalderen. Det er ikke, fordi jeg ikke under dem i pensionsalderen og højt oppe i den at have bil og også at have glæde ved bilen; men de kan dog bedre give afkald på den, fordi deres tidsforbrug er af en anden sammensætning. Derfor kan de bedre undvære den. Der er ikke mange i den arbejdsføre alder i Danmark, der ikke har bil. Jeg vil tro, at forholdet er omkring 80 pct., der har bil, og 20 pct., der ikke har.

Må jeg så endelig sige, at vor tilslutning til dagens dagsorden og vor absolutte tro på og vilje til at gøre indsatser for miljøet ikke nogen sinde må forstås som en antibilholdning, og dagsordenen er derfor heller ikke nogen antibildagsorden. Til underbyggelse af det kunne jeg holde mange maleriske taler, men jeg vil i stedet citere fra den tidligere på dagen ofte citerede rapport, »Trafik 2005«, hvor der under overskriften »Persontransport« står følgende at læse:

»Bilens dominerende rolle i transportbilledet hænger først og fremmest sammen med de store kvaliteter i denne transportform i forhold til andre transportmidler.

Bilen er fleksibel, komfortabel og hurtig. Den åbner mulighed for dør til dør-transport, og man bestemmer selv rute, rejsetidspunkt og rejseselskab.

Privatbilen er samtidig med til at sikre stor fleksibilitet på arbejdsmarkedet. Mange mennesker er afhængige af bil for at kunne udføre deres erhverv, og bilen er ofte helt nødvendig for at kunne udføre aften- og natarbejde. I den nuværende situation kan det være nødvendigt at køre langt for at få arbejde, også fordi det kan være svært for begge voksne i en husstand at få arbejde i nærheden af hjemmet.

For børnefamilien er bilrådighed en stor fordel bl.a. i forbindelse med at hente og bringe børn, indkøb m.v. Børnefamiliens hverdag er presset, og sparet transporttid giver mere tid til familien.

...
I landdistrikterne er bilen næsten uundværlig på grund af de lange afstande til arbejde, butikker, venner, familie osv.

Alt i alt giver bilen mulighed for stor mobilitet og tidsbesparelser samt mulighed for at indrette sig efter ens eget behov. Ejerskab af bil kan derfor ofte være en nødvendig forudsætning for at få hverdagslivet til at hænge sammen.

Rådighed over bil sætter sig derfor også afgørende spor i befolkningens transportvaner.«

Det er ord, jeg kan tilslutte mig.

Jeg skal så bare tilføje, at jeg gerne vil minde om, hvad folk ofte glemmer, når valget – især for andre mennesker – står mellem bil og f.eks. tog: Der er den forskel, at en bilrejse i virkeligheden erstatter tre rejser, nemlig for de fleste personer hen til togstationen, så med toget der hen, hvor man skal være, og så fra ankomststationen til arbejdsstedet eller indkøbsstedet, eller hvad det måtte være. Det vil altså sige, at man i stedet for to tredelte rejser får to enkelte rejser med bilen. Det er derfor, den er så god og så praktisk. Og så må vi hjælpes ad med at få den til at forurene så lidt som overhovedet muligt, helst slet ikke.

(Kort bemærkning).

Jette Gottlieb (EL):

Jeg vil overhovedet ikke gå ind i en polemik med hr. Melchior om, hvad folk mener, det må de ligesom selv give udtryk for, men hvad jeg sagde var, at jeg ikke troede på, at folk for enhver pris altid ville køre i bil. Og det, der var hensigten, var at sige, at man ikke skal bruge løse formuleringer og formodninger om, hvad

folk muligvis mener, som argumenter i en politisk debat.

Og så bliver jeg nødt til at oplyse hr. Melchior om, at der rent faktisk står noget meget præcist i den dagsorden, som han er med til at foreslå.

Der står nemlig dels, at regeringen forpligter sig til at nedbringe CO₂-udslippet fra transporten, således at det senest i år 2005 er nede på det niveau, det var i 1988. Det er meget konkret.

Og dels står der, at regeringen vil gøre det ved at fremlægge en række forslag, som tager planlægningsmæssige hensyn, som medvirker til at reducere transportbehovet, som forbedrer transportsektorens energiudnyttelse, som fremmer den kollektive trafik, coastertransport, cyklisme i byområderne samt person- og gods-transport på skinner, og som fortsætter støtten til forsknings- og udviklingsarbejde inden for trafikområdet.

Det er nogle meget konkrete tiltag, som regeringen her forpligter sig til, og det synes jeg vi kan glæde os over.

(Kort bemærkning).

Niels J. Langkilde (KF):

Det var på mange måder en meget fornem ord-førertale, som jeg godt vil kvittere for, men den skriger uægtelig lidt til det, vi hørte fra Det Radikale Venstre – altså dog et regeringsparti.

Når man taler om transportfradraget osv. og taler så kønt om, hvilke roller bilen egentlig opfylder, er det så sådan, at man kan være sikker på, at CD ikke vil være med til at forringe befordringsfradraget, måske helt afskaffe det, eller lave kunstige skelordninger et eller andet sted i landskabet og sige: På den ene side er land, og dér må man godt få fradraget, og på den anden side er by, og dér må man ikke få det? Kan vi regne med CD? Ja, hvad mener CD om det her?

(Kort bemærkning).

Hans Christian Schmidt (V):

Der har været flere tidspunkter her i eftermiddag, hvor privatbilisterne måtte have følt sig ensomme, hvis ikke de havde haft den ene fløj i Folketinget til at støtte sig. Nu kunne jeg så høre, at CD kom på banen omkring bilisterne.

Dertil vil jeg først sige, at det ærgrer mig lidt, at der ikke er blevet plads til bare en eneste sætning om privatbilisterne i det dagsordenforslag, der er fremsat. Det må jo tages som udtryk for, at der sker en nedprioritering af privatbilisterne, og mere er der så ikke at sige til det. Men det er

trist, og det er et vink med en vognstang til befolkningen om, at de, der er med til at stemme for dagsordenforslaget, ikke agter at gøre noget for privatbilisterne. Det er den ene ting.

Det andet det er, at jeg i grunden godt vil benytte mig af muligheden for at få ordføreren, hr. Arne Melchior, til lige at besvare her i dag, om det, som man kunne høre hr. Peter Duetoft blive citeret for i dag i Radioavisen, står til troende: at CD vil nedlægge veto mod en stigning i benzinprisen. Så vidt jeg forstod, var det fremkommet på grund af nogle udtalelser fra skatteministeren; men jeg synes, det ville være rart, hvis vi fik det sat på plads i dag, så vi er færdige med at diskutere noget som helst om, at literprisen på benzin skal til at stige. Det ville være et flot signal at sende i dag.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Jeg siger tak for alle bemærkningerne.

Til fru Jette Gottlieb vil jeg sige: Hun ville ikke så gerne for meget ind på, hvad folk mener – det var nu altså fru Jette Gottlieb, der startede den tanke – og hvis vi ikke så meget skal se på, hvad de mener, så er det også meget nemmere og også meget mere konkret at se på, hvad de gør. Og desværre fravælger de i mange situationer toget. Det er en kendsgerning. Den er dokumenterbar.

Jeg har rejst spørgsmålet i mange debatter, også i Jernbanerådet, hvor jeg har den ære at sidde, og har sagt: Hvad gør DSB ved det? Jeg har jo selv i det lange citat, jeg kom med, givet en del af begrundelserne for det. Bilen er altså et pragtfuldt befordringsmiddel, som det er svært at konkurrere med. Men CD er da helt med på, at vi skal gøre, hvad vi kan f. eks. for toget, som både er et trafikikkert, et miljøvenligt og et økonomisk fordelagtigt transportmiddel, men som altså på en række punkter ikke kan hamle op med bilen.

Til hr. Langkilde vil jeg sige: Jeg er enig med Det Radikale Venstre i mange ting. Hele den målsætning, jeg gav udtryk for over for miljøproblemer, tror jeg jeg deler hundrede procent med Det Radikale Venstre, så jeg synes, vi er enige om meget.

Så spurgte hr. Langkilde, om man kan regne med os, og det minder om det spørgsmål, hr. Hans Christian Schmidt stillede til sidst, om, hvorvidt hr. Duetofts udtalelser i morgens radioaviser – kl. 7 og kl. 8 har jeg i hvert fald hørt dem – står til troende. Det kan jeg bekræfte

ét hundrede procent. Selvfølgelig gør de det, for dels står hr. Duetoft altid til troende, og dels sagde han det så godt, at jeg ikke kunne have sagt det bedre, og det vil dog sige en hel del.

Og så vil jeg endelig sige til hr. Hans Christian Schmidt, som klagede over, at jeg ikke havde nævnt privatbilismen, at det gjorde jeg da. Jeg havde et meget langt citat fra redegørelsen vedrørende trafikken år 2005, og det handlede netop om privatbilismen, om arbejdslivet, om børnefamilierne, om indkøbsvanerne. Så jeg har sandelig ikke glemt privatbilismen. Læs selv efter!

(Kort bemærkning).

Jette Gottlieb (EL):

Ja, nu vælger jeg jo at tage et positivt udgangspunkt i forhold til en medforslagsstiller af en dagsorden, så jeg vælger at hæfte mig ved hr. Melchior tre gange understregede »desværre«, da han omtalte, hvordan folk vælger. Men jeg vil gerne bede hr. Melchior overveje, om folk vælger frit, når det kommer til stykket.

F.eks. vil jeg godt bede hr. Melchior om at svare på, hvordan han opfatter den situation, at den kollektive transport siden 1980 er blevet 35 pct. dyrere i præcis samme tidsrum, som benzinpriserne er blevet 35 pct. billigere. Jeg vil gerne høre, om han mener, at det er uden indflydelse, eller det har indflydelse på folks beslutninger, og om det er en ønsket udvikling. Hvis man fastholder det tre gange understregede »desværre«, så lyder det lidt, som om det ikke var en ønsket udvikling; men jeg lytter spændt til svaret.

(Kort bemærkning).

Niels J. Langkilde (KF):

Jeg hørte ikke helt i hr. Melchior's svar, om CD var imod en ændring af befordringsfradraget. Det er måske, fordi det var indeholdt i den del af svaret, der sagde, hvad hr. Duetoft sagde i morges i Radioavisen, og den havde jeg desværre ikke mulighed for at høre, men jeg vil gerne høre hr. Melchior sige det her fra Folketingets talerstol, hvis vi kan regne med, at CD vil være en garant for, at det ikke bliver ændret.

(Kort bemærkning).

Hans Christian Schmidt (V):

Nu var det sådan, at hr. Arne Melchior – og det kan vi jo alle sammen komme ud for – lige skulle veksle et par ord. Derfor misforstod hr. Arne Melchior, hvad jeg sagde. Jeg sagde, at jeg syn-

tes, det var ærgerligt, at der ikke var kommet til at stå noget i dagsordensforslaget om privatbilerne. Og hvis nu det er sådan, at jeg ikke har læst den ordentligt, vil hr. Arne Melchior så ikke lige sige, hvor det står henne? Jeg savner et afsnit om privatbilerne, og det var det, jeg sagde.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Fru Jette Gottlieb spørger, om folk vælger frit. Selvfølgelig inden for visse rammer. Der er intet her i verden, der er absolut frit, den totale, ubændige frihed findes ikke, så der er visse mønstre, som de må vælge inden for. Men det er min påstand nu som før, at bilister betaler så meget i skatter, at prisen for at have en bil og køre i bil er den tredobbelte af, hvad den behøvede at være uden skatterne. Sådan er det bare, men det er altså en brugeroverbetaling på to hundrede procent, så jeg mener, bilisterne betaler godt for sig.

Desuden har jo andre ordførere svaret på fru Gottliebs spørgsmål – og jeg kan henholde mig til de svar og gøre dem til mine – at det ikke udelukkende og formentlig ikke engang allerførst er benzinprisen og altså herunder afgiftens højde, der er afgørende for valget. Den har en lille indflydelse, men jeg tror ikke, den er ret stor, for jeg har talt med masser af bilister, som ved, at det er dyrere for dem, mange gange dyrere, at tage bilen i stedet for den kollektive trafik, men de foretrækker det af en hel masse grunde – jeg læste nogle af dem op før. Så det synes jeg slet ikke er så svært.

Så spørger hr. Langkilde, om befodringsfradraget ligger fast. Må jeg svare, at både befodringsfradraget og afgiftens størrelse ligger fast til 1998. Det kan helt utvetydigt bekræftes.

Og så spørger hr. Hans Christian Schmidt, hvor i dagsordenen der står noget om privatbilisme. Jamen selv om ordet ikke forekommer, handler jo alle punkterne om biler, herunder privatbiler. At fortsætte støtte til forsknings- og udviklingsarbejde inden for trafikområdet, det handler da ikke kun om lastbiler eller om kollektive busser. Det handler også om privatbiler, og det samme gør de andre pinde, så det hele handler faktisk om privatbilisme, uanset at selve glosen ikke direkte er anvendt.

Kim Behnke (FP):

Den ordførertale, jeg skal holde for Fremskridtspartiet, kunne indskrænke sig til en

enkelt sætning, nemlig det slogan, som automobilimportørerne markedsførte for ca. ti år siden, og som så rammende og enkelt lyder: »Uden bilen går Danmark i stå«. Men der er jo tilsyneladende partier her i Folketinget, der har den opfattelse, at bilerne er et beskatningsobjekt, som man helst skal have vredet flest mulige kroner ud af, og derfor har vi en debat som den, vi har i dag.

Man har så valgt at lade CO₂-spørgsmålet blive brugt som sådan en pæn cellofanindpakning af hele diskussionen. Og dér skal jeg da være den første til at erklære min tilfredshed med, at Det Konservative Folkeparti i dag har taget det ikke specielt behagelige skridt set i forhold til, hvordan det er blevet mødt her i dag, at erklære sig en lille smule skeptisk over for CO₂-spørgsmålet.

Fremskridtspartiet har ikke på noget tidspunkt været tilhænger af den dommedagsreligion, der ligger bag hele CO₂-spørgsmålet. Jeg hørte tidligere på dagen, hvordan hr. Langkilde blev udfrittet for konkrete henvisninger til, hvilke folk der har udtalt sig skeptisk over for CO₂-spørgsmålet. Det er en sag, der optager mig meget, og derfor har jeg et ganske betragteligt antal kilder.

Vi kan tage den 28. oktober 1995, hvor der i dagbladet B.T. var en anmeldelse af en bog, som astrofysiker Jan Teuber fra vores eget Niels Bohr Institut har skrevet. Han har skrevet om, hvordan man manipulerer befolkningen, bl.a. i spørgsmålet om CO₂ og drivhuseffekten og ikke mindst nedbrydelsen af det såkaldte ozonlag.

Han skriver:

»Jordens atmosfære består kun af 0,035 pct. kuldioxid. Ved vores afbrænding af olie, kul, naturgas og regnskov bidrager vi p.t. til en årlig vækst på en kvart promille af dette tal. Hvis De synes, at det lyder slemt, kan jeg oplyse, at kloden selv – især gennem undersøisk vulkanisme – øger atmosfærens CO₂-indhold med måske det tidobbelte. Det er en kendsgerning, som vore politikere enten ikke kender til, og det er galt, eller også ser de den ikke gerne formidlet videre til vælgerne, som kunne begynde at tænke. Det er endnu værre . . .«

I dagbladet Politiken den 6. november 1995 var der et dobbelt opslag under overskriften: »Ingen kender århundredet, før solen går ned«. Det var et referat af den seneste forskning inden for spørgsmålet omkring solpletaktiviteter, hvor også en række danske forskere står i spidsen, og

hvor der jo er en tydelig sammenhæng mellem solpletaktiviteter og jordens temperatur.

Den 23. juli 1990 under overskriften: »Tørretal om vores klima: Drivhuseffekten har ikke vist sig« bliver der i Morgenavisen Jyllands-Posten grundigt redegjort for, at der hverken har været tale om temperaturstigninger eller vandstandsændringer siden 1890.

Under overskriften: »Drivhuseffekten er kun en myte« har lederen i Ingeniøren den 9. august 1991 klart redegjort for, at der ikke er nogen grund til at tro på den religion.

Den 26. august 1991 er det Morgenavisen Jyllands-Posten, der i sin leder under overskriften: »Drivhuseffekten« redegør for, at den form for miljøsocialisme, der præger debatten, ikke har nogen som helst faglig fundering. Man refererer til et møde, der har været på daværende tidspunkt i Torshavn mellem direktørerne for de nordiske landes meteorologiske institutter, som var samlede til et årsmøde. De udtalte samstemmende, at dommedagsprofetien om drivhuseffektens katastrofale følger for det globale klima er noget nær grundløse. Ja, de var på nippet til at aflive hele teorien som det pure oppspind, hvad i øvrigt Norsk Polarinstitut havde nået at gøre forinden.

Hvis jeg skal fortsætte, så redegør ingeniørdocent Peter Laut i december 1991 i bladet El og Energi for, at drivhuseffekten ikke har noget på sig, men at det snarere er helt andre ting, der er årsag til det, hvis der er tale om en global opvarmning, og han nævner bl.a. solpletaktiviteterne osv.

Mængden af dokumentation for, at denne religion, der hedder CO₂-problemet, og de efterfølgende pålagte afgifter, ikke har noget som helst på sig, er meget, meget stor.

Hvorfor bruger man så ikke bare i Danmark, men også i en lang række andre lande, så mange ressourcer på at diskutere CO₂? Det er, fordi man her har et redskab til at få et jerngreb om befolkningen. Der er ikke noget, der er så godt at styre en befolkning med, som angst. Angsten for, at Jorden går under, er vel det, der præger os alle sammen.

I en årrække var det angsten for atomkrig, der fik politikerne til at foretage sig de mest mærkværdige ting. Nu er det ikke længere øverst på dagsordenen, nu er det drivhuseffekten og dommedagsprofetierne i den anledning, som præger den politiske debat.

Vi anerkender ikke denne situation, og det pudsige ved det er, at når alt dette materiale bli-

ver forelagt den danske miljøminister og hans embedsmænd, så har de kun et eneste svar, og det er: »Jamen FN's miljøfolk og klimapanelet siger, at der er noget om snakken.«

Hvis vi skal kigge lidt på, hvad der så egentlig er af muligheder for, at vi her i Danmark kan reducere forbruget af brændstoffer og sørge for, at miljøkonsekvenserne af, at vi bruger automobiler til transport af personer og gods, kan reduceres, ja, så er der jo mange muligheder, og vi i Fremskridtspartiet støtter jo selvfølgelig ethvert initiativ, der kan være med til ad fornuftig vej at reducere forbruget af brændstoffer såvel som miljøbelastningen.

Da undrer det mig, at man på side 50 i Trafikministeriets publikation »Transport, energi og CO₂-emissioner« på side 50 øverst refererer til en rapport fra Dansk Teknologisk Institut, en rapport fra 1991, hvor det bliver godtgjort, at man gennem en række forsøg har fundet ud af, at bare ved at ændre den måde, hvorpå folk betjener deres ganske almindelige personbiler, kan man reducere brændstofforbruget med hele 10 pct.

Hvad har regeringen foretaget sig i den anledning? Hvad har man gjort for, at det siden 1991 kunne have været muligt at reducere med hele 10 pct.?

Regeringen har også dokumenteret, som hr. Peter Hansen-Nord fra Venstre tidligere har refereret til, at vi ved at overgå til biobrændstoffer kan reducere CO₂-emissionen med 10 pct. Der er altså mulighed for med bare to simple redskaber at spare 20 pct. på CO₂-regnskabet, men det er der ingen interesse for. I stedet taler man om at forhøje afgifterne på brændstoffer, i stedet taler man om, at den kollektive trafik skal have endnu flere midler stillet til rådighed, og alt sammen fordi de mennesker, der fremfører de synspunkter, ikke gør det af hensyn til miljøet. De gør det af hensyn til deres egne socialistiske planer for det danske samfund. De ønsker at fastholde et jerngreb, så de kan styre den danske befolkning. Hvis hver enkelt havde sin egen bil, havde folk mulighed for at træffe individuelle afgørelser, men hvis alle er ovre i den kollektive trafik, er man afhængig af fagforeningers for-godtbefindende, når de strejker eller ikke gider at køre, osv. Personbiler giver individuelle mennesker mulighed for at træffe individuelle valg.

I dag sætter man det op, som om det at køre bil nærmest er noget, der er gratis. Jeg skal minde om, at hvis man vil bevæge sig ud i at skulle have en bil, er der registreringsafgift, moms,

nummerpladeafgift, afgift af den lovpligtige ansvarsforsikring, vægtafgift, benzinafgifter, afgift af endog den smøreolie, man hælder på bilen, og endelig har man fundet på også at indføre afgift på bilens batteri. Så det er jo ikke sådan, at bilfolket slipper gratis om ved det, som andre ordførere også har været inde på.

To tredjedele af de udgifter, folk afholder til deres bil, går direkte ned i statskassen, og her har vi selvfølgelig forklaringen på, hvorfor man ikke ønsker at nedbringe CO₂-emissionen ved at ændre folks kørselsadfærd, for det giver jo ingen penge i statskassen. Så er det bedre at indføre nye og større og flere afgifter og reducere kørselsfradraget osv., alt sammen noget, som har til formål at gavne finansministerens statskasse.

Fremskridtspartiet kan ikke støtte det dagsordensforslag, der er stillet – ikke fordi vi er uenige i, at man skal forske i de ting osv., men primært fordi det fastslås, at man skal fremme den kollektive trafik. Det vil vi ikke være med til. Den kollektive trafik får alt, alt for mange ressourcer allerede i dag. Når jeg tænker på, at DSB hvert år suger 3,9 mia. kr. op af skatteborgernes lommer, er der vist ingen grund til at ofre flere penge på den konto.

(Kort bemærkning).

Jette Gottlieb (EL):

Hr. Kim Behnke begår de fatale fejltagelser at tro, at vi for det første jagter bilister og for det andet opfatter bilen som et beskatningsobjekt, som det gælder om at beskatte så hårdt som muligt. Det er faktisk ikke rigtigt, og det er også fremgået af debatten.

For det første: Vi forfølger ikke bilisterne, men bilismen, og de konkrete forslag, vi stiller, bygger da også på at styrke alternativerne. For det andet: Vi opfatter ikke bilen som vores yndlingsbeskatningsobjekt. Vi taler netop om, at pengene ikke skal ned i finansministerens kasse, men tværtimod bruges målrettet til forbedringer af alternativerne inden for trafikministerens område.

Bent Hindrup Andersen (EL):

Det har efterhånden været en lang og omfattende debat, hvor vi har været rundt i alle hjørner, og jeg vil koncentrere min ordførertale om at samle op på nogle af de ting, som vi mener der bør tages skridt til at gennemføre efter denne CO₂-forespørgselsdebat.

Som sagt mener jeg, det er grotesk, at i takt med, at benzinafgifterne stiger, stiger benzinforsbruget også, og det er med til at understrege over for mig, at det ikke er nok at lægge afgifter på. Det afgørende er, at der er et ordentligt alternativ. Jeg tror ikke, det er, fordi folk synes, at det er sjovt at køre i bil, at de gør det så meget, som de gør. Det er i mange tilfælde, fordi der ikke er bedre muligheder.

Det, vi går efter, er at udbygge alternativet, så flere og flere vælger at gå over til den kollektive trafik i stedet for at fortsætte i bilen. Men skal afgifter have en miljømæssig effekt, skal der altså ske en målrettet tilbageføring, hvor midlerne anvendes til at udvikle alternativerne, flytte gods fra landevejen til skinner og båd og persontransport fra bil til kollektiv transport ved at udvikle bosætning og produktion i de tyndere områder, så transportbehovet reduceres.

Og sidst, men ikke mindst, mener jeg, at selv når alt det er gjort, bliver det afgørende, at vi får en chance for at skifte energikilde. Vi skal over til en fuldstændig ren energi produceret på vedvarende energi. Vores langsigtede strategi er brint og el som energikilde produceret af vind og sol, og målet må efter vores opfattelse være en totalt fossilfri transportsektor. Det kan man nå frem til ved at følge den økologiske energiplan, vi også har fremlagt, og vi har sat år 2030 som mål.

Vi skal som sagt ind og vende en udvikling, hvor flere og flere desværre fravælger den kollektive transport, fordi den er for dyr og for dårlig, og fordi den ikke er finmasket nok, så den kan opfylde ens transportbehov. Men det koster penge, og der er både nogle ting, som skal udvikles, og nogle midler, der skal sættes af, så det kan blive umiddelbart attraktivt at gå over til den kollektive trafik.

I sin tid lagde man en afgift på 1 øre på benzinen, da man stod over for det store projekt at skulle bygge Lillebæltsbroen. Jeg mener sådan set også, at vi nu står over for nogle projekter, som man godt kan bruge den samme form for cigarkassepolitik på. Jeg vil foreslå en 10-øre, som skal gå til at udvikle en række miljøprojekter, på benzinen og derudover en 25-øre, som sammen med provenuet fra transportfradraget kan betyde, at folk frivilligt kan frasige sig transportfradraget og i stedet få tilbudt et netkort. Det skal altså være en frivillig ordning, og det er min opfattelse, at hvis man gør det attraktivt på denne måde, vil mange umiddelbart kunne omlægge deres individuelle pendlertrafik, som er meget belastende for CO₂-udslippet.

Udviklingspakken har vi fire dele af, og den ene er et coasterprojekt. Det er den mest effektive måde, hvorpå vi kan vise, hvordan man kan reducere CO₂-udslippet, når godset bliver overført fra bil til båd.

Vi forestiller os, at man sætter en beløbsramme af. Projektet med 10-øren vil give et årligt provenu på 300 mio. kr., og man kunne starte med at give coasterne ca. 100 mio. kr. Hvis man satte det som ramme, ville man efter min opfattelse kunne udvikle coastertrafikken, så den kan begynde at generobre meget af transportmarkedet med en meget, meget stor CO₂-reduktion som følge. Det kan f.eks. gøres ved at indføre mere rimelige regler for, hvem der skal betale havneafgifterne. 10-øres-afgiften kunne anvendes her, så coasterne ikke skulle betale havneafgift, og samtidig kunne man også etablere mere faste ruter og f.eks. genåbne en fast godstransportrute mellem Ålborg og København, måske endda med mulighed for at tage passagerer med igen.

Vi mener, at der er gået meget tabt ved, at coastertrafikken har det skidt. Vi mener, at DSB skal ind på den måde, at de skal være med til at udvikle et projekt, som går på, at transporten når helt ud til de steder, hvor man skal bruge godset, og det skal DSB bygge op sammen med havnene. Coasterne skal selvfølgelig også være endnu mere miljøvenlige. Der er meget at hente bare ved umiddelbart at gå over til coasterne, men der skal også laves et udviklingsarbejde, så de får en mere miljøvenlig motor, og det arbejde kan også sættes i gang for de midler.

En anden ting, som faktisk også vil have en rimelig stor effekt og ikke vil koste voldsomt meget, er at udbygge de forsøg, der har været kørt i Århus, hvor folk låner en cykel – som det hedder – og får en fri billet til de århusianske busser. Det har man gjort med et udvalgt klientel, altså folk, der har meldt sig til det, og det har faktisk betydet, at der har været et samlet fald af bilture for disse personer fra 2.700 til 1.000. Det vil sige, at man har fået omkring en tredjedels reduktion af bilturene ud af det, mens cykelturene er steget fra 300 til 1.500. Sundhedstilstanden er i øvrigt også forbedret, og alt det har man altså fået igennem ved denne lille finte, som man tilbød folk i en forsøgsperiode.

Det vil ikke koste ret meget at udbygge dette til et tilbud til de byer, der virkelig ville gå ind i det. Kommunerne kunne måske gå ind med et beskedent beløb, og så kunne man tage resten fra udviklingspengene og derigennem i praksis

få folk vænnet til at tage cyklen i stedet og samtidig foretage den omlægning, der er den mest energivenlige. Det er jo cykeltransporten og den kollektive trafik i denne forbindelse, og det var altså anden del af udviklingsprojektet.

Den tredje del er, at jeg synes ikke, der er nogen grund til, at vi holder os tilbage her i Danmark og skal vente på, at udlandet sætter noget i værk. Der har været nogle få tilløb herhjemme til forsøg med brændselsceller, men jeg mener, der burde være et udviklingsprojekt, som kunne placeres i Miljø- og Energiministeriet, og som gik ud på at lave brintbiler og brintmotorer eller bare brintmotorer i første omgang. Jeg kan ikke se, hvorfor Danmark ikke skulle fortsætte og sætte gang i det, og det skulle også gerne understøttes med midler fra denne pulje.

Endelig mener jeg, at for at begynde at gøre noget ved at reducere transportbehovet skal man for mig at se tage fat i de tynde områder, dvs. de allerfølsomste og allermost sårbare områder. Jeg tænker bl.a. på de 27 små øer, hvor det også ville være en udmærket idé at benytte midler fra denne pulje til udviklingsprojekter, som kunne være med til at fastholde bosætningen i de områder, men også i landdistrikterne.

Endelig mener vi, at der skal en planlægning til, hvor man for alvor begynder at sætte fokus på de her ting, og her vil jeg gerne opfordre miljø- og energiministeren til at give en redegørelse for, hvordan man gennem planlægning kan være med til at fremme en mere alsidig bosætning og en mere alsidig lokalisering i de tynde områder, også af produktionen.

Jeg kunne tænke mig mange forskellige ting, f.eks. også, at man skulle gøre forsøg på at fremme genbosætningen af cityområderne, i hvert fald i de større byer. Det skal forstås på den måde, at når erhvervslejemålene udløber, skulle der kun være et par etager i bunden af ejendommen, der kunne bruges til erhverv, mens resten skulle bruges til boligformål. På den måde ville man også få mere spredning og en mere alsidig og levende by ud af det og derigennem få nedsat transportbehovet.

Det var altså denne 10-øre til miljø- og energiministeren, men jeg synes også, trafikministeren skal have noget, og her tror jeg, man ville kunne få meget ud af den model, jeg nævnte før. Via en benzinafgift på 25 øre vil man få godt og vel 750 mio. kr. ind om året, og de kunne benyttes som tilskud, så folk kunne gå frivilligt væk fra transportfradraget og over på et netkort til hele det amt.

Det vil altså sige, at midlerne – provenuet af transportfradraget og benzintilskuddet – skal kanaliseres fra statskassen til en gigantisk indsprøjtning for at få folk over i den kollektive trafik. Hvis man bare forestiller sig, at halvdelen af dem, der har transportfradrag, betragtede det her som en fordelagtig situation, var man kommet langt uden at have generet de folk, der i hvert fald i dag er nødt til at have et transportfradrag for at kunne fastholde deres arbejde.

(Kort bemærkning).

Kim Behnke (FP):

Hr. Bent Hindrup Andersen og Enhedslisten begår jo den samme fejl som regeringen: Hr. Hindrup Andersen tror ikke på sin egen politik.

Når hr. Hindrup Andersen beregner, hvilket provenu disse ekstra afgifter på benzin vil indbringe, tager hr. Hindrup Andersen udgangspunkt i, at benzinforbruget vil være uændret. Men formålet med det var vel, at benzinforbruget skulle falde, og så kan man jo ikke regne med, at provenuet er uændret, eller at antal solgte liter er uændret. Det var den ene ting.

Den anden ting drejer sig om Enhedslistens markedsføring i dag af spørgsmålet om brintdrevne biler. Det var jo en drøm, man havde i begyndelsen af 1980'erne, hvor bl.a. de tyske Daimler/Benz-fabrikker installerede disse anlæg i over 100 køretøjer lige fra de største lastbiler til små Mercedesbiler. På Risø har Institut for Metallurgi været involveret i disse metalhybrider, der skal oplagre disse brintenergier. Problemet er bare, at for at den flaske, der skal være med, skal være sikker, så den ikke eksploderer under trafikuheld, skal den veje mellem 600 og 800 kg, og det vil sige, at det bliver en bil af en helt anden konstruktion – en meget tung bil – man får ud af det, og så bliver brændselsøkonomien ikke særlig hensigtsmæssig.

Man har visse steder i USA afprøvet anlægget i bybusser for at se, om det kunne have nogen effekt, og konklusionen er alle steder, at det ville være herligt, hvis det kunne lade sig gøre at frembringe brinten billigt og man kunne have et billigt distributionssystem. Problemet er bare, at brint er endog overordentlig eksplosiv. Bare den blandes med ilt, eksploderer den, og derfor er de tankstationer, tankanlæg, flaskesystemer osv., der skal til, meget, meget kostbare. Og der til kommer, at omkostningerne ved at fremstille brint er meget store, medmindre det sker ved elektrolyse.

Jeg har selv for mange år siden troet, at det var en mulighed, men vi må desværre konkludere i dag, at det er altså ikke noget, der ligger sådan lige for, og det er slet ikke noget, der kan reducere mængden af forbrugt benzin i Danmark med noget, der bare nærmer sig procenter.

(Kort bemærkning).

Bent Hindrup Andersen (EL):

Jeg vil gerne svare hr. Kim Behnke og først med hensyn til afgiftsprovenuet. Vi nævner størrelsesordenen 300 mio. kr. ud fra, at det vil være 350 mio. kr. i starten og falde til 250 mio. kr. over en periode. Hr. Kim Behnke har ret i, at hvis de ting, vi laver, har værdi, skulle de gerne reducere benzinforbruget med ca. 10-20 pct. i år 2005. Større ambitioner har jeg ikke, men det er også et vigtigt skridt at få det startet.

Det, hr. Kim Behnke trækker frem til sidst, er fremtiden og visionen om den rene bil og den rene produktion af et drivmiddel, der kan svare sig. Der har været en konference herinde, som jeg ikke ved om hr. Kim Behnke var med til, og det går altså fremad. Jeg er godt klar over, at det ikke er noget, der står lige for døren med hensyn til at løse problemet med brint, og jeg synes, hr. Kim Behnke skulle være med til at prøve at forcere den udvikling, når han siger, at han også selv engang har syntes, at det er rigtigt. Og det er jo rigtigt: Det er den eneste virkelig rene forbrænding, man kan få, og det er en udmærket ting.

Det, vi påtænker, er, at man kunne udvikle naturgasmotorer, som efterhånden kan danne skole, og også få en del brint ind, så jeg mener, der er udmærkede muligheder for, at vi også her i Danmark kan sætte fokus på det og bygge videre og speede op.

Ole Donner (DF):

CO₂-udslippet skal nedbringes. Det synes vi i Dansk Folkeparti er en god idé, og derfor synes vi også, det er godt, at man undersøger de forskellige muligheder for det og holder øje med, at det ikke bliver værre.

Men man skal også passe på ikke at lade sig skræmme af fremtidsforskere, der fortæller, hvordan verden vil se ud i år 2030, og hvor mange procenter der vil være af det og det. Jeg minder om, at for 100 år siden sagde fremtidsforskerne, at København ville gå til i hestepærer i 1940. Det kom jo ikke til at holde stik, for så kom bilen, og så skete der så mange andre ting, og det samme kan såmænd også ske inden år 2030.

Der er mange her i salen, der roser den kollektive trafik. De synes, det er det eneste saliggørende, det eneste rigtige. Det, man bare skal tænke på, er, at den kollektive trafik forurener også temmelig meget, og når man tænker på de store 70-personers-busser, der kører tomme rundt i landdistrikterne, er det jo ikke særlig hensigtsmæssigt. Jeg ved godt, at i byerne kan det være en stor fordel med kollektiv trafik, men den løser altså ikke alle problemer.

Og når man hører og kan læse i dagspressen, at Trafikministeriet har planer om at indføre højhastighedstog til den smule strækning, vi har her i Danmark, advarer jeg i hvert fald mod det, for det er i hvert fald ikke noget, der er med til at forbedre miljøet. Om man skal være 13 minutter ekstra om at komme til Århus eller ej, mener vi i Dansk Folkeparti kan være lige meget, ligesom vi heller ikke vil være med til at tvinge gods på tog eller i småskibe eller på lastbiler. Folk må selv om, om de vil bruge fly, tog eller skib, det mener vi ikke at vi skal blande os i.

Men jeg vil godt sige, at DSB har jo løst problemet, de ved, hvordan man totalt undgår CO₂-udslip. De køber 30 togsæt og sætter dem hen i en remise og lader dem stå i 3 år, og så er der nul udslip, og jeg må sige, at det er altså virkelig noget, der er effektivt. Men det er jo ikke rigtig noget, man kan bruge i den private sektor, og det er ikke første gang, de har gjort det. De har gjort det mange gange, men vi mener bare ikke, det er løsningen at køre frem på den måde.

Vi går meget ind for privatbilisme. Vi mener, at privatbilismen skal fremmes, vi mener, at den er nødvendig for pendlere, der skal passe deres arbejde, og vi mener også, det må være en menneskeret at have råd til og ret til at have en privat bil til sin fritid og sine ferier. Det, vi godt kan gå ind for, er selvfølgelig, at man forsker og udvikler bedre biler, mere energirigtige biler, biler, der kører meget længere på literen, og derfor mener vi også, at der skal en lavere registreringsafgift til. Man burde præmiere disse motorkøretøjer. Det skal ikke være sådan, at der skal være en brandskatning af komponenter, som er med til at forbedre energien og får bilerne til at køre længere på literen.

Jeg tænker specielt på, at da man for nogle år siden gik meget ind for sikkerhedsudstyr i bilerne, brandskattede man sikkerhedsseler og airbags og lignende, og det er jo ikke måden at fremme sådanne ting på. Man burde simpelt hen sørge for, at de blev begunstigede, og derfor

mener vi også, det må være rigtigt, at man forsøger at få forbedret bilparken, altså at der kommer en udskiftning af bilparken, så det bliver mere energirigtige biler, folk kommer til at køre i. Derfor mener vi også, at det er godt, at man forsker videre på dette område.

Vi mener også, at transportfradraget skal bibeholdes. Så længe vi har så høje skatter, som vi har i Danmark, må det være et minimumskrav for skatteyderne, at de kan få lov til at trække nogle penge fra til de udgifter, de har, for at de kan beholde deres arbejde. Derfor skal det fradrag bevares.

Og så er der selve afgiftspolitikken. Vi mener ikke, det løser noget problem, at man hele tiden truer folk og strammer grebet og pålægger højere og højere afgifter. Det er ikke måden at løse problemet på, for uanset hvor højt man sætter benzinprisen, er der altså stadig væk nogle, der kører bil. Og vi mener ikke, det er måden at straffe dem på; vi mener simpelt hen, at skatter og afgifter og specielt miljøafgifter ikke skal bruges som en skat og gå ned i statskassen. De skal gå til forbedringer inden for det område, hvor de er pålagt.

Så skal jeg sige, at Dansk Folkeparti ikke kan støtte det stillede dagsordensforslag. Der er ting i forslaget, som vi synes er godt nok. At man vil forbedre transportsektorens energiudnyttelse, er der ikke nogen, der kan have noget imod, og det synes vi også er en god idé. Vi mener også, at man skal fortsætte støtten til forsknings- og udviklingsarbejder inden for trafikområdet på alle punkter. Det synes vi også er en god idé.

Men at tage planmæssige hensyn, som medvirker til at reducere transportbehovet, ved vi godt, hvad betyder, og derfor er vi meget imod det punkt. Og at fremme den kollektive trafik, coastertransporten, cyklisme i byområderne samt person- og godstransport på skinner ved vi bestemt også, hvad betyder. Det betyder, at bilismen skal brandskattes med større afgifter og højere benzinpriser, hvorimod den kollektive trafik får brændstof uden afgifter og næsten ingen afgift har på køretøjerne og i det hele taget får alle de fordele, man beder om, og flere til. Derfor stemmer vi imod det fremsatte dagsordensforslag.

Fjerde næstformand (Kirsten Jacobsen):

Må vi bede om lidt mere ro i salen, så i hvert fald ordførerne kan høre, hvad der bliver sagt fra talerstolen.

Jette Gottlieb (EL):

Det har været en vældig interessant debat, vi har haft her i dag, og i bogstaveligste forstand: Just in time. Men ligesom man trods alt ikke kan måle en mands betydning ved at bede ham stikke fingeren i en kop vand og så måle hullet, der bliver tilbage, når han tager den op igen, kan man heller ikke måle betydningen af en folketingsdebat ved at måle de spaltmillimeter, den optager i Folketingets forhandlinger.

Jeg vil derfor hæfte mig ved de konkrete resultater, der kommer ud af, at dagsordenen bliver vedtaget. Den betyder nemlig, at regeringen forpligter sig til at nedbringe CO₂-udslippet fra transportsektoren og forpligter sig til at bruge de nødvendige midler, der skal til, for at udslippet senest i år 2005 er nede på det niveau, det var på i 1988.

Med hensyn til de midler, der er tale om, drejer det sig om at stille forslag, der tager planlægningsmæssige initiativer, som medvirker til at reducere transportbehovet. Det er forslag, der forbedrer transportsektorens energiuudnyttelse, det er forslag, der fremmer den kollektive trafik, coastertransport, cyklisme i byområderne samt person- og godstransport på skinner, og det er forslag, der sikrer fortsat støtte til forskning og udviklingsarbejde inden for trafikområdet. Sådanne forslag ser jeg hen til, at regeringen fremsætter i den allernærmeste fremtid, og jeg vil takke den for det, når den gør det.

Hans Christian Schmidt (V):

Noget af det bedste, vi fik sat på plads i dag, var, at CD her på talerstolen stod som garanter for, at de udmeldinger, vi kunne høre fra skatteministeren om, at benzinprisen pr. liter skulle stige, ikke bliver til noget. Tilbage er selvfølgelig spørgsmålet: Hvem bestemmer i regeringen i dag? Er det hr. Peter Duetoft, eller er det skatteministeren? Som det blev sagt i dag, er det i hvert fald sådan, at CD står inde for, at prisen ikke vil stige. Det er et godt signal at sende ud til befolkningen, og det er et fornuftigt signal.

Som jeg oplevede det, hørte vi også, at et af regeringspartierne tog til orde for, at vi ikke skal ind og pille ved transportfradraget. Det er et godt signal at sende ud til befolkningen.

Hvad angår dagsordensforslaget, skal jeg blot sige, at vi ikke er skræmt af forslaget. Der står flere ting heri, som vi selv har været med til at gennemføre, men der er to meget vigtige ting, som vi er kedde af, man ikke har taget med, og den ene er, at der ingenting står om privatbili-

sterne. Privatbilisterne er åbenbart blevet nedprioriteret i dagsordensforslaget, og det er vi kedde af. Til gengæld vil jeg sige, at privatbilisterne ved, hvor de har Venstre, og derfor vil vi fortsat stå for de synspunkter, som jeg tidligere har givet udtryk for om privatbilismen.

Som vi forstår det første punkt om at tage planmæssige hensyn, som medvirker til at reducere transportbehovet, betyder det vel, at det skal være sådan, at man åbner for nogle muligheder. Amterne og kommunerne skal blive bedre til at give virksomheder mulighed for at etablere sig i landdistrikterne, så der bliver arbejdspladser på de steder, hvor befolkningen bor.

Men der er altså et par ting, som vi ikke har fået præciseret, og det gør, at Venstre vil undlade at stemme til dagsordensforslaget.

Niels J. Langkilde (KF):

Angående det fremsatte dagsordensforslag kan jeg oplyse, at Det Konservative Folkeparti vil undlade at stemme. Dagsordenen er meget uklar, og forklaringen har vi jo fået her i debatten, fordi regeringspartierne åbenbart er meget uenige om, hvad de vil på området, og det er nok også årsagen til, at ministrene ikke vil herop og svare på de spørgsmål, der er stillet til dem.

Men derudover vil jeg sige om de enkelte punkter i dagsordenen, at vi vil ikke risikere at blive taget til indtægt for, at vi vil øge brandskatningen af bilisterne. Den debat, der har kørt både uden for og inde i salen det sidste døgn, tyder på, at det i virkeligheden er det, dagsordenen måske kan bruges til, og det vil Det Konservative Folkeparti ikke være med til.

Det andet, der kan undre én, er, at der ikke er nogen international dimension i dagsordenen. Hvis man ser World Energy Outlook for 1995, som Det Internationale Energiagentur har udgivet, vurderer de stigningen i den globale CO₂-mængde til omkring 10 milliarder t om året fra 1990 til 2010. Danmarks reduktion på de 20 pct., vi skal nå i 2005, vil svare til en reduktion på 12,3 millioner t, og det vil sige, at det er en ottehundrededel af verdens stigning, vi snakker om her.

Det er selvfølgelig godt, vi fokuserer på os selv, og vi har et stort CO₂-udslip pr. næse her i Danmark, ingen tvivl om det. Men det må dog tælle lidt, hvis vi skal frelse verden, hvordan de 799 ottehundrededele vil fordele sig. De industrialiserede lande i OECD vil tage sig af de 2,5 milliarder t, men ulandene vil tage sig af over

7 milliarder t. Det må også være en dimension, vi må have med i tankerne, hvis vi mener det alvorligt med CO₂-reduktion og med at bruge vores ressourcer på en fornuftig vis.

Pinden om planlægningsmæssige hensyn og det, vi har hørt her i dag, tyder på, at der i virkeligheden ligger en skjult dagsorden, som går ud på at centralisere befolkningen i byerne og i hvert fald ikke at ville gøre noget godt for landbefolkningen. Det har vi også problemer med. Man har derudover helt udeladt at tale direkte om de muligheder, der er for at bruge bio-brændsler. Igen en ting, der burde have været med. Man kunne også nævne andre ting, det ville have været naturligt at tage med, og som har været nævnt i mange af ordførertalerne.

Men vi undlader altså at stemme, og så vil vi tage debatten, efterhånden som forslagene kommer frem. Så skal vi give dem en konstruktiv vinkel og prøve at bearbejde dem således, at vi når de målsætninger, der er meget bred enighed om her i Folketinget.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslag om motiveret dagsorden nr. D 36 af Martin Glerup (S), Vibeke Peschardt (RV), Jette Gottlieb (EL) og Arne Melchior (CD) (se foran) vedtoges med 65 stemmer (S, SF, RV, EL og CD) mod 7 (FP og DF); 38 (V og KF) stemte hverken for eller imod.

Hermed sluttede forespørgslen.

Den næste sag på dagsordenen var:

7) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 74:

Forslag til folketingsbeslutning om Danmarks ratifikation af Traktaten om Det Europæiske Energicharter af 17. december 1994.

Af miljø- og energiministeren (Svend Auken). (FremSAT 30/1 96).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Henning Gjellerod (S):

Det Europæiske Energicharter er et sæt spilleregler, og det er et nødvendigt sæt spilleregler, for vilkårene på energi-, miljø- og markedsområdet er ganske forandrede efter åbningen mod øst. De kæmpemæssige miljøproblemer i de tidligere kommunistiske lande løses først og fremmest ved at få orden på energiforsyningen og styr på energiforbruget i disse lande.

Energicharteret angiver rammerne, inden for hvilke denne udvikling kan finde sted. Det sikrer, at den teknologi, der overføres fra de vestlige industrialiserede lande, er den nyeste og bedst tænkelige. Og der stilles krav om, at der tages hensyn til miljøet, når nye teknologier tages i anvendelse på energiområdet.

Samtidig sikrer charteret landenes selvbestemmelse med hensyn til anvendelse af egne energikilder. Det indeholder altså en garanti for de lande, der især har brug for ny teknologi og for en omstilling af energiforsyningen og forbrugsmønstret på området.

Og det tilstræbes i charteret, at al handel med energi på tværs af landegrænser foregår på frie markedsbetingelser uden handelshindringer og til priser, der dækker de reelle omkostninger.

Charteret handler ligeledes om den fremtidige udformning af infrastrukturnettet på energiområdet og er dermed med til at sikre energiforsyningen i fremtiden.

Danmark har meget at byde på, når det gælder nyttige teknologiske landvindinger på energiområdet. Tænk bare på røgrensning, udbygning med decentral kraftvarme, indvinding af olie og gas til havs, konstruktion af vindmøller, varmepumper og termostater, udnyttelse af geotermi osv. osv.

For vor egen forsyningsikkerheds skyld er vi også afhængige af, at landene knyttes sammen i et netværk, der sikrer transporten af olie, gas og elektricitet.

Det kan derfor kun være i vort lands interesse, at Det Europæiske Energicharter ratificeres af så mange lande som muligt så hurtigt som muligt.

Socialdemokratiet anbefaler, at Folketinget beslutter sig for ratifikation.

Peter Hansen-Nord (V):

Det er ligeledes Venstres holdning, at Det Europæiske Energicharter er et charter, vi skal tiltræde.