

søgt, og at stedfortræderen indkaldes som midlertidigt medlem. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

2) Indstilling fra Udvalget til Valgs Prøvelse.

Formanden:

Fra Udvalget til Valgs Prøvelse har jeg modtaget indstilling om, at 1. stedfortræder for Det Konservative Folkeparti i Århus Amtskreds, kriminalinspektør Tom Bech, godkendes som midlertidigt medlem fra og med den 2. februar 1999 i anledning af Henriette Kjærs orlov.

Indstillingen sættes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

Udvalgets ovennævnte indstilling vedtoges enstemmigt med 103 stemmer.

Den næste sag på dagsordenen var:

3) Forespørgsel nr. F 15:

Forespørgsel til trafikministeren:

»Hvad kan ministeren oplyse om regeringens CO₂-politik på trafikområdet, herunder ønskes en vurdering af de trafikspring – og den hertil knyttede takstpolitik – som broforbindelserne over Storebælt og Øresund og eventuelt Femer Bælt måtte give anledning til?«
Af Søren Kolstrup (EL) og Jette Gottlieb (EL).
(Forespørgslen anmeldt 20/11 98. Fremme af forespørgslen vedtaget 26/11 98).

Formanden:

Ordføreren for forespørgerne, hr. Søren Kolstrup.

Begrundelse

Søren Kolstrup (EL):

CO₂-udslippet skal stabiliseres på 1988-niveau i 2005. Sådan lyder den officielle regeringspolitik eller rettere, sådan har den hidtidige regeringspolitik lydt.

Vi må imidlertid konstatere, at CO₂-udslippet i transportsektoren ved årskiftet 1997-98 lå omkring 17 pct. over niveauet i 1988. Vi oplever en udvikling, der bevæger sig i den gale retning. Vi erfarer en kapitulation over for den vildtvoksende bilisme, det eksploderende CO₂-udslip og udslippet af sundhedsfarlige stoffer fra bilparken.

For at ændre denne udvikling er det for Enhedslisten at se nødvendigt at opstille en tredelt strategi.

Punkt 1: Vi må pege på en række incitamenter, gulerødder, der giver folk mulighed for og lyst til i langt højere grad at benytte de kollektive trafikmidler forstået som led i et alsidigt tilbud.

Punkt 2: Vi må standse subsidieringen af privatbilismen og pege på virksomme midler til støtte for mangfoldige former for bedre og billigere kollektiv trafik.

Punkt 3: Vi må bremse de voldsomme trafikspring, som den eksisterende bropolitik lægger op til. Hvis ikke vi tager fat på den sidste problemstilling, kan vi lave nok så mange konferencer om kollektiv trafik, vi kan igangsætte nok så mange fornuftige trafikpinsepakker uden at nå nærmere målet. Bropartiernes takstpolitik er et effektivt middel til at spænde ben for en miljøvenlig, socialt afbalanceret trafikpolitik.

Den her problemstilling skærpes, hvis vi skal komme til at opleve det samme på Øresundsforbindelsen og en eventuel Femer Bælt-forbindelse, som vi har oplevet over Storebælt.

Besvarelse

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Enhedslisten har stillet en forespørgsel om regeringens CO₂-politik på trafikområdet, og senere i dag skal vi behandle en anden forespørgsel om regeringens trafik- og miljøpolitik. De to forespørgsler hænger i høj grad sammen, og derfor vil jeg i det her indlæg fokusere på regeringens politik for begrænsning af CO₂-udslippet fra trafikken. I den følgende forespørgsel vil

jeg behandle andre elementer i regeringens politik på trafik- og miljøområdet.

Trafikken stiger støt i disse år, og det gælder både de rejser, vi foretager mellem bolig og arbejde, i fritiden, på ferie og mange andre områder. Omfanget af transporten af varer stiger også. For erhvervslivet er hurtig og effektiv transport et grundlag for virksomhedernes udvikling og vækst.

Statistikken viser, at når vi får flere penge mellem hænderne, bruger vi en stor del på transport. I 1980 anvendte vi 13 pct. af den disponible indkomst på transport. I dag anvender vi 16 pct. Gode transportmuligheder giver os også mulighed for at bosætte os dér, hvor vi har mest lyst til at bo.

Danskerne anskaffede i 1998 162.000 nye personbiler. Antallet af biler pr. indbygger er stigende. Der er i dag 1,8 mio. biler i Danmark. Det er 400.000 flere biler end i 1980. Der er dog fortsat set i forhold til andre lande relativt få biler i Danmark. Transport udgør en vigtig del af grundlaget for vores velfærd, men transport er også forbundet med en række negative konsekvenser. Transport udsætter os for risici og belaster miljøet, men der er i de senere år opnået mange positive resultater i arbejdet med at formindske transportens belastning af samfundet.

Udledning af bly fra transport er stort set forsvundet i Danmark. I dag har alle nye biler katalysatorer, og udledning af kvælstofilter, kulilte, partikler og kulbrinte falder betydeligt i disse år. På trods af det stigende trafikomfang er trafikens bidrag til luftforurening siden 1988 faldet med ca. 25 pct. Denne forurening vil falde tilsvarende over den næste 10-års-periode, fordi den enkelte bil forurener mindre.

Trafiksikkerheden er også blevet væsentlig bedre. Siden 1980 er antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken faldet med 35 pct., samtidig med at trafikken er steget med 60 pct. Vi har ikke løst problemerne med hensyn til trafiksikkerhed og luftforurening. Der er stadig mange opgaver at tage fat på, men resultaterne viser, at vi har valgt en rigtig strategi ledsaget af effektive virkemidler.

På CO₂-området går udviklingen den forkerte vej. Udledningen af CO₂ fra transport er stigende. Udslippet lå ved udgangen af 1997 17 pct. over 1988-niveauet. Udviklingen er ikke i overensstemmelse med målet om stabilisering af CO₂-udledningen på 1988-niveau inden 2005.

Der er fortsat en tæt sammenhæng mellem behovet for transport og samfundets økonomiske udvikling. Den positive udvikling i beskæftigelsen og økonomien har skabt mere transport, såvel persontransport som godstransport, og det giver et højere CO₂-udslip. Bedre udnyttelse af energien har været et væsentligt virkemiddel til begrænsning af CO₂-udslippet fra andre sektorer.

På transportområdet har vi endnu ikke haft en tilsvarende udvikling. Personbilernes energieffektivitet er ikke blevet mærkbart bedre siden midten af 1980'erne. Bilerne bliver stadig tungere, og energiforbrugende luksusudstyr bliver mere almindeligt.

En fortsættelse af den hidtidige udvikling er ikke bæredygtig. Transportsektoren må bidrage til den samlede reduktion af CO₂-udslippet. Kurven skal knækkes, så den stadige stigning ophører. Men vi ville have stået i en endnu vanskeligere situation, hvis vi ikke havde taget de initiativer, vi har.

Det niveau, vi har på registreringsafgiften, har betydning. Omlæggelsen til den grønne ejerafgift betyder noget. Investeringen i den kollektive trafik er vigtig, og også de reducerede takster i den kollektive trafik har selvfølgelig en betydning i den her sammenhæng.

Som jeg annoncerede i efteråret ønsker regeringen at skabe en bred debat om begrænsningen af transportsektorens CO₂-udslip. For at indlede debatten har Trafikministeriet udarbejdet og offentliggjort et debatoplæg. Transport vedrører os alle, vi er alle brugere og dermed beslutningstagere på transportområdet, og der er brug for en bred debat. Debatoplægget er om mål, om virkemidler, men der er ingen konkrete forslag eller planer fra regeringen, så det vil jeg gerne mane i jorden. I modsætning til, hvad enkelte aviser har digtet og også tilladt sig at skrive artikler om, er det ganske vist, at regeringen ingen konkrete planer har. Men vi lever vel ikke i H.C. Andersens hjemland for ingenting.

Senere på foråret vil jeg følge op på debatten med en konference om emnet. Konferencen vil blive fulgt op af et virkemiddelkatalog, der kan danne baggrund for de nødvendige politiske beslutninger. I virkemiddelkataloget vil vi også forsøge at se begrænsningen af transportens CO₂-udslip som en integreret del af trafikpolitikken.

Der er behov for virkemidler i politikken til begrænsning af transportsektorens CO₂-udslip, og der er behov for at se de danske mål og in-

ternationale forpligtelser i sammenhæng med de internationale og europæiske aftaler om reduktion af CO₂-udslippet fra trafikken. I disse overvejelser bør det indgå, at der er en ny udvikling undervejs med hensyn til bilernes energieffektivitet.

En lille åben økonomi som den danske uden egen produktion af biler er afhængig af den internationale udvikling med hensyn til bilernes teknologi. Derfor glæder jeg mig over, at EU og bilindustrien i Europa har indgået en aftale om forbedring af bilernes energieffektivitet. Bilindustrien har forpligtet sig til, at CO₂-udslippet i 2008 for nye biler i gennemsnit skal være 140 g pr. km. Det betyder, at brændstofeffektiviteten for benzinbiler skal stige til 17 km literen og 19 km literen for dieslbiler. Der er tale om en forbedring af energieffektiviteten på 25 pct. i forhold til 1995.

Fra dansk side havde vi gerne set en mere vidtgående aftale, men aftalen udgør et vigtigt skridt i den rigtige retning.

Aftalen med bilindustrien er et hovedelement i EU's samlede strategi for reduktion af CO₂-udslippet fra bilerne. Det indgår også som elementer i strategien, at udviklingen bør fremmes med forbrugeroplysning og med økonomiske virkemidler på EU-niveau og i de enkelte lande.

Vi har allerede herhjemme taget initiativer, som fremmer energieffektiviteten. Den nævnte grønne ejerafgift, der blev indført i 1997 for nye biler, giver en tilskyndelse til at vælge energieffektive biler. Samtidig med omlægningen af vægtafgiften til ejerafgift for nye biler har vi sat informationsaktiviteter i gang. Vi har altså allerede taget konkrete initiativer, men det er for tidligt at vurdere effekten, og vi må også erkende, at disse initiativer ikke er tilstrækkelige.

Der peges i debatoplægget på to forskellige udviklingsmuligheder. I det ene scenario stiles der mod at nå det fastsatte mål, som blev formuleret tilbage i 1990, for begrænsning af udledning af CO₂ fra trafikken i 2005. Set i lyset af den korte tidshorison er store afgiftsforhøjelser nærmest den eneste måde at nå målet i 2005 på.

I miljøvurderingen til finanslovsforslaget for 1999 anslås det, at benzinafgiften skal stige til knap 10 kr. pr. l ekskl. moms. En øget beskatning af brændstof er ikke så oplagt. Det vil som bekendt give anledning til mere grænsehandel, det er hverken miljømæssigt eller økonomisk hensigtsmæssigt, og store stigninger i afgifterne

vil også have fordelingspolitiske konsekvenser og forskellige konsekvenser på landet og i byen.

Vi må derfor også se os om efter andre virkemidler. Det kan eksempelvis være en satellit-baseret vejbenyttelsesafgift også kaldet road-pricing. Det skaber ikke øget grænsehandel. Det er ikke en teknologisk mulighed i dag, men det bliver det.

I det andet scenario indgår begrænsningen af transportsektorens CO₂-udslip i den samlede indsats for begrænsningen af Danmarks CO₂-udslip. Frem for at fokusere på et bestemt årstal sigtes der på at knække kurven og bane vejen for en varig, positiv udvikling. Det vil give os bedre muligheder for at udnytte effekten af de internationale initiativer, som først vil have en mærkbar effekt i løbet af nogle år, og det vil også give os bedre mulighed for at integrere CO₂-politikken i trafikpolitikken i øvrigt.

I debatoplægget peges på en række virkemidler, uden at der er gjort forsøg på at nævne alle tænkelige, og uden at regeringen har taget stilling. Jeg håber, at vi både i dag og i den kommende debatperiode kan få en god dialog om, hvilken strategi og hvilke virkemidler vi skal vælge.

Der bliver i høj grad tale om at drage nytte af nye midler. Det drejer sig om forbedringen af bilernes energieffektivitet, forbedringen af den kollektive trafik og en konsekvent indsats i planlægningen af vores byområder, der gør byerne til bedre steder at bo, samtidig med at vores behov for transport mindskes. Det drejer sig også om information til borgerne om konsekvenserne af deres valg for trafiksikkerheden, for forureningen og for CO₂-udslippet.

Forespørgslen her drejer sig også om trafikspringet i forbindelse med de faste forbindelser, herunder spørges der til takstpolitikken.

Jeg kan oplyse, at trafikmængden på Storebæltsforbindelsen indtil nu har været større, end de oprindeligt forventede 10.000 køretøjer i døgnet det første år. Den sæsonkorrigerede trafikmængde var ved udgangen af 1998 på omkring 16.000 køretøjer i døgnet. Trafikken har imidlertid været faldende, siden broen åbnede, og i 1999 forventer Sund & Bælt en trafik på ca. 14.500 køretøjer i døgnet. Trafikomfanget forventes at stige til 17.000 køretøjer i døgnet i år 2001 svarende til den langsigtede prognose fra før forbindelsens åbning.

I bemærkningerne til lovforslag nr. L 97 fra folketingssamlingen 1996-97 om ændring af loven om Storebælt blev der redegjort for de mil-

jømessige konsekvenser ved takstnedsættelsen på Storebælt. Det fremgik heraf, at en takstnedsættelse ville medføre en øget vejtrafik på den faste forbindelse, men at det samtidig skønnedes, at CO₂-udslippet samlet set ikke ville stige. Denne vurdering gælder fortsat.

Sund & Bælt vurderer på baggrund af de konstaterede trafiktal, at den faste forbindelse over Storebælt har fået det samlede energiforbrug til at falde. Faldet i energiforbruget ser ud til at blive 10 pct. større end forventet i 1997. Det skyldes, at en væsentlig del af den øgede trafik har været overflytning af trafik fra mere energikrævende transportformer som færger og fly. En tur med bil fra København til Århus over Storebælt koster næsten 25 pct. mindre i energiforbrug end tidligere, hvor transporten over Storebælt fandt sted med de gamle bilfærger.

På grundlag af de nuværende prognoser for trafikken på de faste forbindelser vurderer Sund & Bælt, at den faste forbindelse over Øresund vil få en positiv effekt på energiforbruget og dermed på CO₂-udslippet fra trafikken. Jeg skal understrege, at vurderingen er baseret på prognoser, og at takstniveauet på Øresundsforbindelsen endnu ikke er fastlagt. Takstniveauet på Øresundsforbindelsen forventer jeg kan fastlægges i samarbejde med svenskerne senere på foråret i år.

Femer Bælt-forbindelsen befinder sig fortsat i en undersøgelsesfase, og det er for tidligt at konkludere på de energimæssige konsekvenser, men med erfaringerne fra Storebælt og forventningerne til Øresund er det vel sandsynligt, at en fast Femer Bælt-forbindelse også vil give en CO₂-reduktion, men vi har jo ikke taget stilling til en fast forbindelse.

Bedre transportmuligheder og bedre infrastruktur giver mere transport. Det kan vi lige så godt erkende. Vi bygger de faste forbindelser, for at der skal drages nytte af dem. Det gør danskerne så, det gælder både bane og vej, og det er med til at knytte landet sammen.

DSB har fået en stor passagerfremgang efter åbningen af forbindelsen under Storebælt. En del af passagererne kommer fra indenrigsflytrafikken, som er reduceret med næsten 25 pct. efter den faste forbindelses åbning. Energiforbruget pr. personkilometer for flytransport er godt fem gange højere end energiforbruget for togtrafik. Det er en del af forklaringen på de positive miljøkonsekvenser af de faste forbindelser. Det er i øvrigt værd at bemærke, at der for

pendlere findes et væsentligt økonomisk incitament til at rejse med tog over Storebælt frem for at benytte bil.

Udviklingen i trafikken belastning går, som jeg har nævnt, på nogle områder i den rigtige retning, men der er også uløste problemer. Vi har ikke hidtil kunnet knække kurven med hensyn til transportsektorens CO₂-udslip. En fortsættelse af den hidtidige stigning er ikke bæredygtig. Der er behov for en konstruktiv dialog og et samarbejde med befolkningen og mellem Folketingets partier for at hjælpe udviklingen på rette spor.

Regeringen har inviteret til en sådan debat, og jeg er glad for denne lejlighed til nærmere at redegøre for den faktiske udvikling og for det oplæg til debat, som regeringen har udsendt til støtte for debatten.

Forhandling

Søren Kolstrup (EL):

På baggrund af de i min begrundelse nævnte tre punkter skal jeg anbefale følgende:

Forslag til vedtagelse

»Folketinget opfordrer regeringen til at indfri målet om en stabilisering af transportsektorens CO₂-udslip på 1988-niveau gennem opstilling af årlige CO₂-målsætninger og opfordrer regeringen til at gennemføre en analyse af, hvorledes takstpolitikken over Storebæltsforbindelsen, den kommende Øresundsforbindelse og en eventuel Femerforbindelse kan bidrage til opfyldelse af målsætningen.«
(Forslag til vedtagelse nr. V 24).

Formanden:

Der er nu fremsat følgende forslag til vedtagelse: (Se ovenfor). Dette forslag indgår herefter i forhandlingen.

Søren Kolstrup (EL):

Jeg skal for det første koncentrere mig om det spørgsmål, som trafikministeren rejste til sidst, nemlig om broforbindelserne er med til at styrke eller underminere den danske CO₂-politik.

Storebæltsforbindelsen blev jo lanceret som et redskab til at give jernbanen et forspring. DSB og dermed den kollektive trafik skulle styrkes ved at indvi jernbaneforbindelsen 3 år før vej-

forbindelsen. Det var Socialdemokratiets betingelse for at deltage i broeventyret. Men de 3 år blev til 1 år, og jernbanens bro blev til bilernes bro. Budgettet blev overskredet. Brobyggerne så sig nødsaget til at træffe en række foranstaltninger, der kunne sikre broens økonomi. De sidste 2 år inden åbningen blev tilbagebetalingstiden forlænget fra 31 til 40 år.

For det andet: DSB skulle ikke længere eje jernbanedelen af Storebæltsforbindelsen, men leje sig ind. Tidligere ville DSB som ejer være gældfri efter 30 år. Nu skal de til evig tid betale en leje.

For det tredje: Der blev ved den såkaldte supplementsaftale af 24. oktober 1996 igangsat en sænkning af biltaksterne på 20 pct. i forhold til anlægsloven, og rabatordninger blev introduceret for at skabe mere trafik og mere provenu.

For det fjerde: A/S Storebæltsforbindelsen taler selv udtrykkeligt om ny trafik og mere ny trafik, altså ikke blot trafikomlægning, men evnen til at skabe ny trafik. Altså et trafikspring og dermed et bedre indtægtsgrundlag.

For det femte: A/S Storebæltsforbindelsens oprindelige prognose fra 1988, der forudså 12.200 biler i døgnet, ja, den prognose er blevet sprængt. Man har nu en stigning på 68 pct. Jernbanernes bro er blevet til bilernes bro.

Hele formelen for denne her manøvre står formuleret i bilag 3 til den såkaldte supplementsaftale fra 1996: Det vil være muligt at nedsætte de billetpriser, som bilisterne skal betale for at køre over Storebæltsforbindelsen, hvis der accepteres en vis forlængelse af projektets tilbagebetalingstid. Maskinen skal kunne svare sig selv.

Men vi ved også, at mere trafik giver større CO₂-udslip. Jeg ved godt, at hvis man befinder sig i det danske Trafikministerium eller følger den sidste prognose, vi har hørt om, eller analyse, hvis man skal kalde den sådan, fra Sund & Bælt, ja, så er man i stand til at besmykke den grumsede verden. Her forlyder det jo, at hvis jyden i stedet for at tage en af de nye stærkt forurenende hurtigfærger på Kattgat vælger broen, vil der alligevel blive en miljøgevinst, og så kan – eller i hvert fald kunne – Trafikministeriet og sådan set også Sund & Bælt glad og fro konkludere: På baggrund af ovennævnte miljøvurdering skønnes det, at CO₂-udslippet ikke vil stige som følge af takstnedsættelsen.

Jeg må sige, at Trafikministeriet og Sund & Bælt, så vidt jeg kan se, kan leve en tilværelse

fri for sorger, hvor man netop ikke har den pointe inde, at der jo her er tale om et løbende trafikspring.

At hindre en lignende udvikling over Øresund og sikre, at bropolitikken kommer i overensstemmelse med CO₂-politikken turde være elementært.

Enhedslisten finder det nødvendigt at stille det spørgsmål: Er det ikke korrekt, at CO₂-politikken på transportområdet er blevet underløbet af den førte bropolitik, der vil mere trafik, mere provenu og stadig mere CO₂-udslip? Og i givet fald: Hvordan forhindrer vi i fremtiden noget sådant? Hvordan kan vi lave nogle modtræk over for en sådan udvikling?

Det ene forhold, som det er vigtigt at holde sig for øje, er, at vi ikke bliver underløbet i vores fremadrettede kollektive trafikpolitik af bropolitikken. Vil vi en begrænsning af CO₂-udslippet, så må vi også ville en bedre og billigere kollektiv trafik. Vi ved, at det stigende CO₂-udslip skyldes væksten i transportarbejdet kombineret med privatbilismens altdominerende andel af alt transportarbejde.

Altså bilejerskabet er jo ganske vist kun steget svagt, men et er sikkert: folk kører simpelt hen længere i de biler, de rent faktisk har. Det går forrygende. Vi ved, at trafikken er ansvarlig for mindst 20 pct. af bidraget til forøgelsen af drivhuseffekten, og hvis vi så medtager produktion af brændstof, trafikmidler, skrotning m.m., ja, så tegner trafikken sig måske for 25 pct. af bidraget til forøgelsen af drivhuseffekten. Alene af den grund er der behov for at leve op til målsætningen om en stabilisering af CO₂-udslippet på 1988-niveau.

Den eneste måde at opnå troværdighed i dette arbejde på er, så vidt Enhedslisten kan se, at opstille årlige målsætninger. Noget sådant forudsætter imidlertid, at vi tager de nødvendige midler i anvendelse. Det kunne være, at bedre og billigere kollektiv trafik blev finansieret gennem reduktion af det beføringsfradrag, som ikke mindst højindkomsterne i HT-området lever godt af. Vi kunne etablere bedre og billigere kollektiv trafik i de store byer gennem betalingsringe, der virker her og nu, vi kunne etablere citycentraler for distribution af varer og forbud mod diesellastbiler i byerne, som virker her og nu, og vi kunne lave en massiv styrkelse af coastertrafikken gennem fjernelse af havneafgifter, som kunne komme til at virke her og nu.

Skal de fjerne mål efter årtusindskiftet være troværdige, må vi opstille årlige mål og midler, der virker her og nu.

(Kort bemærkning).

Ebbe Kalnæs (CD):

Jeg vil gerne her spørge hr. Søren Kolstrup, om det kan benægtes, at der er en reduktion i det samlede CO₂-udslip på grund af Storebæltsbroen. Kan det benægtes, at det vil falde yderligere på grund af en Øresundsforbindelse? Kan det benægtes, at det vil falde yderligere, når vi laver en bro over Femer Bælt?

Så vil jeg også gerne spørge hr. Søren Kolstrup, om ikke han kan bekræfte, at 96 pct. af alt CO₂ er en naturlig forbrænding, der indgår i kredsløbet. Den menneskeskabte del er de 4 pct., og ud af de 4 pct. er 12 pct. fra bilisterne.

Når man sådan forsøger at gøre bilisterne til den altdominerende årsag både til lokale forureningsproblemer og til CO₂-udslippet, er der så ikke meget ideologi i den betragtning, der hedder »Ned med bilerne«?

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Det sidste først: »Ned med bilerne«. Vi skal lære at bruge bilerne på en helt ny måde. Vi skal lære, og det regnede jeg med at vi kunne bruge den her forespørgsel til, at bruge dem dér, hvor den kollektive trafik måske ikke helt kan anvendes, selv om vi fik et finmasket net.

Omkring pendlertrafik og også store dele af regionaltrafikken mener vi oven i købet, det kan være mere behageligt og oven i købet mere miljømæssigt fornuftigt at bruge den kollektive trafik.

Omkring de øvrige spørgsmål til broforbindelsen: Så vidt jeg kan se, bygger de betragtninger på, at man foretager en opstilling, en model for: Hvad vil der ske ved en omlægning af trafikken fra den værst tænkelige situation, nemlig at man bruger en Cat-Link-færges, og at man bruger et fly?

Hvis man opstiller en sådan lukket formel, kan man altid finde den værst tænkelige situation og så sige: Hallo, i forhold dertil er broen vel relativt bedre. Ja tak, men dertil kommer jo, at der sker et trafikspring, som man ikke vil forholde sig til, og dertil kommer, at jeg i øvrigt mener, det er meget problematisk at stille den værst tænkelige situation op over for broens såkaldt gode økonomi. Jeg vil ikke kalde det fusk.

Jeg vil sige: Det er en lukket model løsrevet fra denne smudsige verden.

Poul Andersen (S):

Hr. Søren Kolstrup skal ikke have utak for at stille forespørgslen i dag. Jeg synes, det er et udmærket tidspunkt at få lavet en status på, hvor langt vi er kommet i forhold til CO₂. Men jeg vil da også indledningsvis gerne gøre opmærksom på, at de store ambitiøse målsætninger, vi har i Danmark, nu også bliver fulgt op internationalt med nogle årsmåltal på en anderledes måde end det, der har været vores ambition, nemlig år 2006, 2008.

Derfor skal vi også ligesom forholde os til, hvor vi er henne, og hvad det er for nogle ting, der har bevirket, at vi ikke umiddelbart får fuldt og helt fulgt op på målsætningen. Det er jo en kendsgerning, at udviklingen og forudsætningerne har ændret sig siden, at de måltal blev sat op i 1988.

Nu vil jeg ikke undlade at sige, at vi nemlig siden 1993 har fået opfyldt en meget stor ambition, som der måske ikke er så mange, der troede på. I 1993 havde man en arbejdsløshed på 350.000. I dag er vi altså nede på en arbejdsløshed på 170.000. Det vil sige, at der er kommet mange flere i beskæftigelse.

Vi har også politisk ønsket en større mobilitet på arbejdspladsen. Det vil sige, at folk skal rundt og søge jobbene dér, hvor de er. Det giver altså en større mobilitet, og i forbindelse med det er det jo også vigtigt at holde sig for øje, at med den ekspansion, der er sket i erhvervslivet, er der også en stigende transport af varer rundt om på lastbil, skib, tog osv.

Yderligere er det da også væsentligt at forholde sig til, om der i det hele taget er foretaget nogen ting. Her vil jeg da ikke undlade at sige, at siden 1993 er der da bredt med skiftende partier her i Folketinget, hvis vi kigger på personbilområdet, opnået det, at vi har fået katalysatorer på bilerne. Vi har fået en afgiftsændring, sådan at de biler, der kører længst på literen og er mest miljøvenlige, også er dem, der vægtes lavest.

I EU har vi jo også fået rejst de problematikker. Danmark kan jo ikke alene sørge for en sådan udvikling. Det har været væsentligt, og det er jo på plads nu, ved at der er stillet nogle krav til den europæiske bilindustri om netop at forske og udvikle nye motorer, der kan køre længere på literen.

Lastbilerne? Ja, vi har jo lagt ekstra afgifter på, men her skal man jo også forholde sig til, at hvis vi ensidigt gør det, etablerer man sig syd for grænsen og kører sine varer op den vej rundt og skal leve op til de krav, der er i Tyskland. Derfor har det jo også været væsentligt at få det her på EU's dagsorden.

Derfor er det da også glædeligt at se, at dér, hvor det er, man netop er trængt nu, er man ved at skabe forståelse for det. Netop i Tyskland og Belgien fokuserer man på at få indført et roadpricingsystem, som vi efterfølgende på lastbilområdet skal følge eller i hvert fald kan have nogle hensigter om at få fulgt op på. Men det er væsentligt, at de største lande er med til at trække den her udvikling i gang.

Jeg vil da heller ikke undlade at sige, at med hensyn til energiafgiften er man jo også afhængig af nabolandene. Vi kan jo se, at hvis vi går over den pris, der er på energi i vores naboland Tyskland, har vi altså en stigende grænsehandel.

Vi har jo også i den her periode investeret og fået investeret mere i kollektiv trafik, for hvad handler det om? Det handler jo også om at have et alternativ til transport, sådan at vi ikke kun får udviklet gode transportmuligheder i bil. Bilen er kommet for at blive, er en utrolig god ting, er utrolig fleksibel. Der er nogle, der ikke har det, men vi kan også få flere til at bruge det samme transportmiddel ved at udvikle det i det kollektive trafiksystem.

Det er jo også utrolig væsentligt, at vi har fået delt DSB op i forskellige selskaber, S-tog, gods og intercity-regionalselskaberne, for netop at kunne stille krav og få forbedret service og komfort, for det er jo det, der er hele forudsætningen for, at folk også vil vælge anderledes.

Der er flere passagerer, der i stigende grad bruger det kollektive transportsystem. Dér, hvor vi særligt kan se det for øjeblikket, er jo på tværs af Danmark: øst-vest-forbindelsen med intercitytogene.

Man skal også forholde sig til, at dette har bevirket, at der er droslet ned på flytrafikken, der har været eller er en af de største forbrugere af energi. Det er også med til at trække den vej rundt.

Alt i alt er der jo etableret mange gode ting, men vi kan jo kun fortsætte den udvikling, mener vi, med det, der er lagt op til fra trafikministerens side, nemlig at få skabt den debat, få belyst, hvad det er for nogle problematikker, vi har, få den dialog med befolkningen, for at vi

også kan nå nogle andre virkemidler, ellers får vi ikke løst hele problematikken omkring CO₂-området.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Det er til spørgsmålet om, at bilindustrien skal tilskyndes til at udvikle benzinøkonomiske biler.

Jeg mener faktisk, at bilindustrien har kunnet det længe. Jeg har haft møder med dem helt tilbage til slutningen og midten af 1980'erne, hvor de jo ønskede sig, at der kom en lovgivning, der også gjorde, at man ville købe de biler.

Problemet er jo ikke et spørgsmål om, hvorvidt de kan; det kan de sagtens. Den eneste, man for alvor mobber ved at lave højere benzinpriser, er jo oliebranchen; det er oliebranchen. Det er ikke bilindustrien, den kan jo godt lave benzinøkonomiske biler. Det er da klart, at når benzinen koster så lidt, som den gør, så køber folk ikke disse benzinøkonomiske biler. Mange gange ved de dårlig nok, hvor meget en bil går på literen, for det spiller ikke nogen rolle.

Jeg vil godt spørge hr. Poul Andersen, om det ikke er rigtigt, at det ikke er bilindustriens afmagt, vi har som problem.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

To spørgsmål til hr. Poul Andersen:

Jeg kan forstå, hr. Poul Andersen og regeringen er blevet forelsket i det virkemiddel, der hedder roadpricing. Hvad er begrundelsen for at vælge just det middel, som er uprøvet, som for øjeblikket er usikkert, og som vi ikke kan anvende i dag, heller ikke i morgen? Hvad er begrundelsen for at pege på just dette middel i stedet for en betalingsring, der kan anvendes i dag, igangsættes i morgen, og som er gennemprøvet? Det er det ene.

Det andet er: Hvorfor er regeringen, hr. Poul Andersen så bange for, at en stigende afgift skulle medføre en stigende grænsehandel?

I Transportrådets rapport om virkningerne af en øget afgift i Holland påpeges, at en afgift kan medføre mere grænsehandel, javel, at der sker retræk i det forventede provenu på omkring 15 pct., javel. Så kan jeg sige: Og hvad så?

Hvis merprovenuet anvendes præcist og effektivt til en charmeoffensiv inden for den kollektive trafik, er der så alligevel ikke vundet en verden?

(Kort bemærkning).

Jette Gottlieb (EL):

Jeg vil gerne bede den socialdemokratiske ordfører bekræfte, at netop løsenet roadpricing har været det løsen, som Socialdemokratiet har brugt ved den forespørgselsdebat, der var i 1994, ved den, der var i 1995, ved den, der var i 1996, ved den, der var i 1997, som svar på, hvad man skulle gøre, idet man konstaterede, at CO₂-udslippet i stadig stigende grad steg, samtidig med at man bekræftede regeringens målsætning, der jo hed, at man skulle fastholde det på niveauet for 1988, og at man i den mellem-liggende periode absolut intet i øvrigt har gjort for at komme med helt konkrete forslag til løsning på problemet. Det er den ene ting.

Den anden ting, som jeg vil spørge om, er, om den socialdemokratiske ordfører kan bekræfte, at når han siger, at man har foretaget kæmpemæssige investeringer i den kollektive trafik, så tænker han på, at man f.eks. har fornyet togstammer og den slags ting, altså at man har foretaget det, man kalder investeringer i den kollektive trafik, men hvis man paralleliserede det til forholdet til vejene, ville man absolut kalde det vedligeholdelse, nemlig at fylde hullerne i asfalten.

(Kort bemærkning).

Ebbe Kalnæs (CD):

Jeg vil gerne spørge den socialdemokratiske ordfører, om ikke de meget høje registreringsafgifter i Danmark har været en direkte årsag til, at vi er meget langsomme til at udskifte vores bilpark til energirigtige og miljørigtige biler.

Jeg vil også gerne spørge, om Socialdemokratiet har gjort sig nogle overvejelser om den udvikling, vi nu skal igennem i den kommende tid, hvor vi efter al sandsynlighed inden for de næste 20 år holder op med at sælge både benzin- og dieselmotorer i det her land, så, hvis vi i øvrigt er klar til afgiftsmæssigt at modtage forureningsfrie og CO₂-begrænsede biler, Danmark ikke skal blive det sidste sted, der bliver indført.

(Kort bemærkning).

Poul Andersen (S):

Til fru Margrete Auken: Forskningen og udviklingen kommer jo ikke af sig selv. Det er jo et spørgsmål om, at man har en fælles interesse landene imellem i, at netop det bliver etableret, og det mener jeg man har gjort med de krav, der nu er blevet sat til bilindustrien. Jeg er jo

også vidende om, at der i nogle sammenhænge kan være sammenfaldende interesser. Men det er jo netop den vej rundt, at problemet skal tackles.

Roadpricing er blevet nævnt i forskellige forbindelser, hvor Socialdemokratiet ligesom har skullet give nogle bud på ændringerne af de her ting omkring CO₂. Der vil jeg bare sige, at det ikke er det eneste, vi har nævnt. Vi har jo gjort andre ting, og det er jo også det, som jeg har fremført her. Vi har jo netop talt med Enhedslisten, med SF i forbindelse med pinsepakken om det med ringbanen som et eksempel på skat. Der skal være endnu bedre kollektiv trafik dér, hvor der er mest brug for kollektiv trafik.

Bilen er et godt transportmiddel, og det er den vej rundt, at vi skal forholde os til det, og det gør vi i Socialdemokratiet. Vi kan ikke afskaffe bilen, og der er ikke noget andet, der kan sættes i stedet. Det, det handler om her, er at få en adfærdsændring i befolkningen, få en forståelse for, hvad det handler om, sådan at man også eksempelvis lader være med at tage bilen til bageren eller at transportere sine børn rundt på korte afstande i bil. Det er et spørgsmål om at synliggøre, hvad det er for nogle ting, som også kan være med til at hjælpe til her.

Det er jo ikke kun CO₂, det handler om; det handler i høj grad også om færdsel, mængden af færdsel, og derfor er det ikke kun et CO₂-problem som sådan. Men det er den vej rundt, vi forholder os til det, og nu er tiden inde til, at vi får den diskussion i befolkningen og får synliggjort, hvad det er for nogle problemfelter, der er, sådan at vi kan få løftet det op. Derefter vil der være en politisk afvejning af, hvilke værktøjer der så skal tages i anvendelse.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg vil godt lige sige til hr. Poul Andersen, at den energieffektive motor har man kendt længe. Det er udstyret, der bliver hængt på bilen. Altså den første bil, jeg kørte, gik 20 km på literen. Det vil jeg altså bare lige sige, de er jo næsten ikke til at få fat i nu, altså det er mange år siden selvfølgelig. Så har man siden hen faktisk udviklet en energieffektiv motor. Men på grund af alt det udstyr, der ellers er hængt på, og som man jo roligt kan hænge på den, fordi benzinen jo er så billig, er det den, der bliver udviklet.

Jeg tror ikke, at det er bilindustrien, der vil modsætte sig, og en af grundene til, at de ikke

vil modsætte sig, er, at det jo stort set er lykkedes at bilde folk ind, at det er økologisk smart at skifte bilen ud, fordi en ny bil nok er bedre end en gammel bil.

I forlængelse af hr. Ebbe Kalnæs' spørgsmål vil jeg så spørge hr. Poul Andersen, om han kan bekræfte f.eks. de tal, der er fra miljøinstituttet i Heidelberg: at en splinterny bil allerede har forbrugt 5.000 liter olie og forurenset 922 mio. m³ luft, når den står hos bilforhandleren. Selve produktionen er altså en alvorlig sag.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Jeg kunne forstå på hr. Poul Andersen, at roadpricing var ét blandt flere virksomme midler, men tilbage var dog, kunne jeg forstå, roadpricing som et meget vigtigt middel. Hvor stor langmodighed har hr. Poul Andersen i forhold til roadpricing? Skal vi også i år 2005 i den her sal høre, at det er det vigtigste og mest forløsende middel til at løse CO₂-udslippet? Vil det lyde i år 2005: Ja, nu må vi se at få gang i roadpricing?

Hvilken langmodighed har hr. Poul Andersen med hensyn til roadpricing?

(Kort bemærkning).

Jette Gottlieb (EL):

Jeg må indrømme, at jeg studsede over tonen i hr. Poul Andersens svar, for det lød jo klart, at nu var tiden inde til, at nu måtte man ligesom fremlægge problemerne og se, hvad man så kunne gøre ved dem, som om vi stod ved år 0.

Jeg vil bare sige, at i regeringens univers er år 0 jo den dag, da man fremlagde »Trafik 2005«, og da havde man nogle klare målsætninger, som gik på, at man altså ikke skulle have det her CO₂ til at stige. Det var jo behageligt langt ud i fremtiden, det var ind i næste årtusinde, så det kunne man jo nok klare, ingen problemer.

Så har man haft nogle meget afklarende debatter i mellemtiden, og jeg er sikker på, at hr. Poul Andersen kan huske debatten i 1996, hvor han selv var ordfører. Jeg er sikker på, at han kan huske den, for da havde vi en lang debat, som mundede ud i, at Folketinget med et meget stort flertal – der var nogle få, der stemte blankt – meddelte, at man ønskede at fastholde den her målsætning. Det var i 1996, så vi er altså ikke ved år 0 nu.

Sagen er, at den målsætning, man stillede op dengang, er nødvendig at fastholde, og derfor kan man altså ikke starte forfra og sige, at nu

må vi se at tænke os om og finde ud af, hvad vi skal gøre. Det er konkrete handlinger, der skal til.

(Kort bemærkning).

Ebbe Kalnæs (CD):

Jeg fik jo ikke rigtig svar fra hr. Poul Andersen, når det gælder den teknologiske udvikling. Jeg vil gerne spørge på en lidt anden måde:

Meldingerne er klare på, at man laver de første fuel cell-biler om 6 år. Når jeg sammen med Folketingets Energiudvalg var i USA, og da oplevede at køre i elbiler, som kørte 100 km ud og 100 km hjem med topfart, acceleration og alt, hvad der hører til – det eneste, jeg manglede, var vel stort set en cd, som havde en sekssporet lyd, så havde jeg fået dækket alle behovene – er det så ikke sådan, at den danske afgiftsstruktur, den måde, vi opkræver afgift, altså de store registreringsafgifter, kan være hæmmende for, at den udvikling kommer hurtigt til Danmark, så den forurening og CO₂-skræk kan blive elimineret?

(Kort bemærkning).

Poul Andersen (S):

Nu skal jeg lige sørge for at få svaret på hr. Ebbe Kalnæs' spørgsmål: Teknologisk udvikling er jo et af de virkelige drivmidler. Det fortæller historien jo også alt om. Den kommer og løser ligesom en lang række problemfelter, og den vil også komme til os, helt klart.

Vi har den afgiftsstruktur, som vi har. Jeg vil gerne sige i den forbindelse: Udskiftningen af bilparken har vi jo også haft som et mål, og her indførte vi jo i en overgangsperiode skrotpræmien netop for at få rensset ud. Nu har vi også indført syn på biler. Vi har altså hele tiden ført det up to date.

Fru Jette Gottlieb kører meget frem med det om roadpricing og kun roadpricing. Det er noget forbasket volapyk, fordi de ting, som regeringen har igangsat på en lang række områder, dels omkring kollektiv trafik, dels omkring det med biler, som jeg har talt om her, viser jo helt klart, at regeringen er gået ind i den her proces. Det, der bare er tilfældet, er, at det her er noget af det, der tager længere tid, inden det har fuld gennemslagskraft.

Det, man også skal forholde sig til, er, at behovet for transport – og det er det, som fru Jette Gottlieb ikke vil forholde sig til – er steget på grund af mobiliteten på arbejdsmarkedet. Der

er kommet flere i arbejde. Det er helt, helt andre forudsætninger, end der var i 1988.

Til fru Margrete Auken: Jo, en energieffektiv motor, men det kræver jo, at man stiller krav om, at vi skal have dem i vores biler, og det er jo det, man er blevet enige om i EU, og det er det, vi ser er på vej til at blive indfaset nu.

(Kort bemærkning).

Ole M. Nielsen (KRF):

Jeg synes, det er helt o.k. at diskutere roadpricing og mere energirigtige motorer osv., osv., men vi må bare konstatere, at det er nogle virkemidler, som desværre ligger langt ud i fremtiden.

Det er et spørgsmål om, at man har en målsætning, som ikke er blevet helt kasseret endnu. Jeg har godt bemærket, at ministeren er fuldstændig opgivende over for at nå målsætningen for CO₂-udledningen år 2005, men det er trods alt det, der er øvelsen, og der er en række instrumenter, som man sagtens kan tage i brug, men det viser man altså overhovedet ikke vilje til.

Der er f.eks. højere brotakster. Jeg er godt klar over, at en af grundene til, at brotaksterne på Storebælt er så lave, er, at Kristeligt Folkeparti var ude af Folketinget en periode. Det skal jeg selvfølgelig ikke laste de andre partier for, men havde vi været her, så var det ikke lykkedes i hvert fald.

Men højere brotakster og lavere havnetakster, så man favoriserer skibstrafikken og får noget af lastbiltrafikken trukket den rigtige vej, i stedet for at de skal køre hele vejen ned gennem Sverige og over Øerne. Vi kan forstærke de grønne ejerafgifter, som er en virkelig god idé, men som er alt for svage i deres reguleringsform. Altså de virker slet ikke. Nogle ordentlige parkeringspladser ved banegårdene, så man kan komme af med sin bil, så man kan kombinere bil og tog. En afgift på flyrejser f.eks. Flyrejser er en af de virkelig store syndere, ikke nationalt, men internationalt.

Vil man bruge nogle af de virkemidler?

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Når jeg hører Kristelig Folkepartis ordfører, så vil jeg også virkeligt beklage, at Kristeligt Folkeparti var væk i sidste valgperiode.

Der er åbenbart ikke modstandskraft i Socialdemokratiet. Hvis de ikke bliver holdt fast på det, så kører de med på den linje, som Venstre

og De Konservative vil have. Så står vi – og det er jo så også det, vi oplever nu – med virkemidler, hvor det, så vidt jeg kunne høre, kun er roadpricing, der foreslås i ministerens indlæg. Og det er, så vidt jeg kunne høre, det, man har fået EU med til.

Det er altså nedslående, at en række af de andre initiativer heller ikke var med i den socialdemokratiske ordførers tale. Vi har lige været til to konferencer i den stribe af konferencer, vi har deltaget i, hvor den i fredags var fremragende. Det havde været sjovt, om der var nogle af de ting med i oplægget her.

Jeg vil godt spørge hr. Poul Andersen: Er det alt, hvad Socialdemokratiet kan finde på, når man nu giver op – kan jeg forstå på ministeren – over for målsætningen? Så håber man bare på, at vi sådan på lang sigt måske finder på noget, der hedder roadpricing.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Hr. Poul Andersen nævnte, at mobiliteten på arbejdsmarkedet var steget. Det er jeg enig med hr. Poul Andersen i. Men jeg går ud fra, at hr. Poul Andersen kan bekræfte, hvem det var, der indførte et særligt fradrag for bilister på 90 kr. over Storebælt og for togpendlere på 15 kr.

Hvad er det for beregninger, der ligger til grund for, at bilisterne skal have 90 kr. og togpendlerne 15 kr.? Og hvordan virker et sådant ekstraordinært fradrag? Virker det mobilitets-skabende eller ikke mobilitetsskabende?

(Kort bemærkning).

Poul Andersen (S):

Jeg skal bare sige til hr. Søren Kolstrup, at vi selvfølgelig lever op til de ting, som der har været på området med pendlertrafikken i Storebæltregionen. Og jeg synes da bare, det er ærgerligt for hr. Søren Kolstrup, at man har sat sig uden for indflydelse.

Vi har været med til at skabe den her forbindelse. Vi står også bag de brotakster, der er. Det er selvfølgelig et spørgsmål om at give og tage i den her situation. De skal genforhandles. Vi har helt klart nogle ting og ønsker til genforhandlingen, når den tid kommer, med de partier, som er med til det her.

Med hensyn til roadpricing vil jeg bare meget gerne præcisere her i dag, at vi følger den udvikling, der er på området. Det er stadig væk for os et spørgsmål om at fortsætte den proces, som vi har været den drivende kraft bag siden

1993, og det er ikke kun på enkeltområder, det er bredt at skabe nogle alternativer, sådan at folk har nogle reelle valgmuligheder for at kunne passe deres arbejde og også fortsat have en aktiv fritid, kan besøge familie osv.

Derfor er det meget vigtigt for os at kunne signalere, at bilen altså er kommet for at blive. Den er en del af danskernes hverdagsliv, og det forholder vi os til.

Svend Heiselberg (V):

I Venstre er vi ikke overrasket over, at regeringens CO₂-måltal ikke kan nås inden år 2005, og vi er heller ikke overrasket over, at CO₂-udslippet ligger 17 pct. over 1988-tallet. Jeg forstår nu, at regeringen har opgivet den fine målsætning om 1988-niveaue, men det har været en fornøjelse at følge – i hvert fald indtil erkendelsesdag. Og venstrefløjen har jo da heller ikke forsmået nogen lejlighed til at pudse deres glories med de mange taler om CO₂.

Men realiteterne indhenter jo i reglen den brægesnak, vi ofte er vidne til om grøn politik. Eksempelvis har vi jo oplevet, hvordan det kom til at gå i Tyskland, hvor De Grønne kom med i regeringen, og vi kan jo huske, hvordan de gjorde sig til, inden de kom i regeringen, hvor benzinpriserne skulle sættes op til 3-4 D-mark pr. liter.

Men hvordan er det gået? Ja, i dag er det sådan, at De Grønne har set realiteterne og kendsgerningerne i øjnene, og benzinpriserne er nu godt og vel en krone dyrere i Danmark end i Tyskland. Sådan kan det jo gå, når man skal vise en smule ansvarlighed, og det kunne venstrefløjen jo egentlig lære en hel del af.

Vi må i dag konstatere, at der jo faktisk ikke er sket flere forbedringer på miljøområdet end dem, den borgerlige regering indførte. Vi gennemførte kravet om katalysator på alle nye biler og stop for benzin med bly i. Der blev bevilget flere penge til omfartsveje, så vi fik trafikken ud af byerne, så vi kunne få begrænset de lange bilkøer. Og vi fik bygget broer, som jo har vist sig, som vi også sagde dengang, at være mindre miljøbelastende.

Hvis det er sådan, at venstrefløjen skulle få held med at få indført de tåbelige afgifter, som de taler så meget om, så må vi i hvert fald konstatere, at det er noget, som vil komme til at gå ud over arbejdspladser. Det vil komme til at gå ud over borgernes frie bevægelighed, og det er ikke en politik, som vi ønsker at deltage i.

Selv om Venstre ikke har regeringsansvaret, så vil vi alligevel i Venstre gerne være med til at indfri regeringens målsætninger. Lad os slå fast, hvad vi ikke vil være med til at gennemføre: Vi vil ikke være med til at hæve brændstofsafgifterne, vi vil ikke være med til en yderligere udhuling af kørselsfradragene. Derimod vil vi fortsat, som vi allerede har indgået aftale med regeringen om, være med til at skabe mere kollektiv transportmateriel, nye tog og elektrificering og nye skinner på visse banestrækninger, men regeringen må jo komme med forslag om det.

Vi ønsker, at der skal bruges flere penge til udbygning af vores veje, bilerne skal ikke holde i lange køer. Vi synes, at ministeren skal få undersøgt, hvor meget CO₂ der slippes ud i naturen på grund af bilkøer, ligeledes hvor meget der udledes, når man kører rundt i byerne og ikke kan finde parkeringsplads.

Vi mener ligeledes, at man bør overveje at sætte registreringsafgiften langt ned på de små miljøbiler, det vil sige de biler, der kører 18-20 km på literen. Jeg ved godt, at der er nogle, som vil påstå, at vi så får flere biler. Det gør vi måske også, men de fylder betydelig mindre i bybilledet og på vejene og forurener ikke nær så meget som de store.

Man kunne jo også overveje, om det er rimeligt, at de store lastbiler må køre i byerne midt i myndretiden. Men det er jo betinget af, at forretningerne og virksomhederne har forståelse for, at varerne må køres ud uden for normal arbejdstid.

Der er som sagt en lang række ting, man kan gøre.

Man kan også spørge, hvorfor CO₂-udslippet egentlig er lavere i de lande, hvor der ikke er en ret stor registreringsafgift, og hvor der er en lavere benzinpris, end vi har i Danmark. Vi må i hvert fald konstatere, at det at pålægge skatter og afgifter er en dårlig virkemåde.

Men regeringen og ministeren har jo en dårlig sag, for man har jo gjort bilen til et skatteobjekt, og det er et af de problemer, der gør, at man ikke kan løse de CO₂-problemer, som man så gerne vil tale så meget om.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

I Vestres opremsning af alle de fortræffelige ting, der skete under den borgerlige regering, vil jeg godt nævne én: miljøhandlingsplanen for trafikken. Den ligger tilbage i trafikhandlings-

planen fra 1990. Det var faktisk den borgerlige regering, der lavede den. Men det, vi så må konstatere, er, at man ikke skal tage den regering alvorligt, og at man ikke skal tage Venstre og De Konservative alvorligt, for hvis man skal lave en handlingsplan, skal den i hvert fald ikke genere nogen af dem, de plejer at hygge sig med.

Jeg vil bare lige sige, at den handlingsplan, som hr. Heiselberg nu står og håner og latterliggør os for at vi eventuelt kunne finde på at tage alvorligt, er lavet af den borgerlige regering. Og jeg vil godt spørge hr. Heiselberg, om vi ikke skal tage Venstre og De Konservative – nej, jeg vil nøjes med at sige Venstre, for vi har ikke hørt De Konservative endnu – om vi ikke skal tage Venstre alvorligt, når de opstiller mål, hvis det eventuelt kunne komme til at indebære, at det ville komme til at genere nogle af deres egne vælgere minimalt.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Det kræver jo et stort opbud af éns intellektuelle formåen og følsomhed at leve sig ind i hr. Svend Heiselbergs verden. Jeg kan forstå, at hvis vi får mange små biler, så er problemerne løst, så kan man leve op til målsætningen. Er det korrekt opfattet? Dyt, dyt!

Hr. Svend Heiselberg kan ikke lide afgifter, javel. Men hr. Svend Heiselberg er jo rundet af et liberalistisk parti. Derfor går jeg ud fra, at det må bekymre hr. Svend Heiselberg dybt, når en så selektiv og præcis subsidiering af bilen finder sted. Så jeg vil spørge, om hr. Svend Heiselberg vil være med til at reducere og udfase f.eks. de specielle tilskud, der er til airbags, og de specielle tilskud, der i virkeligheden er til lastbiltrafikken, når der er havneafgifter. De giver jo en ulige konkurrence. Bekymrer denne ulige konkurrence ikke hr. Heiselberg?

Men så til det positive: Kan hr. Heiselberg løfte sløret bare en lille bitte, bitte smule mere for, hvordan vi får de store diesellastbiler ud af byerne? For dér kan jeg forstå at der er noget bevægelse i Venstre, og dér vil Venstre noget. Så hvordan ser det lovforslag ud?

Jeg kan give tilsagn om, at Enhedslisten gerne vil gå sammen med Venstre om at jage dieslbilerne ud af byerne. Vil hr. Svend Heiselberg løfte sløret lidt for, hvordan vi tager det første skridt?

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Til fru Margrete Auken: Ja, det er rigtigt, at vi gerne vil leve op til miljøhandlingsplanen. Men problemet er jo bare, at den måde, som regeringen vil indføre miljøhandlingsplanen på, ikke er den fremgangsmåde, som vi ønsker. Vi ønsker ikke, at den skal indføres med afgifter, sådan som venstrefløjen ønsker. For den er jo, som jeg har sagt, blevet gjort til et skatteobjekt for regeringen og for venstrefløjen, og derfor kan de ikke løse disse problemer, for de skal have de 35-36 mia. kr. ind i statskassen, som de får fra bilerne på forskellig vis. Derfor står de med et meget stort problem, og det ønsker vi, som jeg har sagt, ikke at være med til at løse.

Så kommer hr. Søren Kolstrup med det med de små biler!

Selvfølgelig, for de kører jo næsten dobbelt så langt på literen som de store biler, og de tager ikke halvt så meget plads inde i byerne, så derfor skulle man selvfølgelig lave en graduering, sådan at de blev billigere. Det skulle være sådan, at enhver husstand havde råd til og mulighed for at have sådan en lille bil. Det er noget af det, som vi gerne vil være med til at arbejde for i Venstre.

Og så er jeg nødt til at sige, at lastbilerne betaler rent faktisk en stor afgift for at køre på vejene.

Formanden:

Hr. Kaj Ikast som ordfører.

Kaj Ikast (KF):

Ja, så skal vi have vores årlige tur om CO₂, som venstrefløjen normalt angriber på alle måder; så vi kan lige så godt tage den forfra én gang mere. Men der er jo kommet nye ting til, pinsepakken, og hvad betyder den egentlig for bilisterne? Ca. 2 mia. kr. i ekstra udgifter – det er venstrefløjens kredit – ca. 1.100 kr. pr. bil i gennemsnit, hvis man tager 50 øre ekstra pr. liter benzin.

Så har man sendt et stort antal bilister ud af landet, så de bruger 2,5-3 mia. udenlandske D-mark på at købe benzin og andre varer i Tyskland, fordi forskellen på benzinpriserne er kommet op over 1 kr. pr. liter. Og dér kan jeg godt fortælle, at i mange år har det altid været således, at når den tyske benzin er 1 kr. eller mere billigere, så kører man fra omkring Esbjerg og Kolding ned til grænsen og tanker,

og så køber man samtidig andre varer og tjenesteydelser, som har en lavere moms.

Derfor flytter det hele det perspektiv, der er, og det kører man efter, og det giver altså ekstra kørsel. Det er venstrefløjens politik gennemført med regeringen i pinsepakken.

Endvidere vil jeg gerne oplyse, at i dag er rentefradraget på en bil 46,5 pct. Efter pinsepakken er den 40 pct. I år 2004 skulle den efter de gamle beskatningsregler have været 46,5 pct. Efter venstrefløjens politik er den 32 pct.

Det vil sige, at man ensidigt har angrebet bilisterne i pinsepakken. Og hvad har man fået ud af det miljømæssigt? At flere og flere damper til Tyskland for at hente benzin og handler dér.

Dér vil jeg gerne rose ministeren i stedet, for ministeren sagde i sit indlæg, at sammen med de andre EU-ministre havde hun pålagt virksomhederne at fremstille biler, der kører længere pr. liter. For det er jo småting, man står og taler om her. Det meste af Trafikudvalget var jo trods alt med dernede, da Folkevognsfabrikkerne havde inviteret Trafikudvalget ned for at se de nye biler, og dér var det jo biler, der kørte 100 km på 3 liter diesel, kan jeg sige til fru Margrete Auken. Det er noget, der vil noget.

Men hvad sker der så, når sådan en lille bil kommer til Danmark? Ja, så skal den jo have den helt store armvridning i afgifter, så den kommer til at koste over 200.000 kr. Dér er forskellen på borgerlig politik og det, venstrefløjens ønsker at gøre.

Man siger hele tiden, at privatbilismen har brugt for meget. Nej, tag lige engang og se på resultaterne i trafikens verden! Hvem er det, der har svigtet? Det er den kollektive trafik på jernbanen. Den kollektive trafik med bus her i byen er blevet virkelig effektiv, også miljømæssigt, synes jeg. Den skal have den ros, jeg kan give den. Men hvad har svigtet? Det har jernbanen.

Hvad har vi fået ud af langtransporterne? Hvor meget gods er der kommet til? Selv om man etablerer heltog fra Danmark til Milano og fra Danmark til Paris, hvad er der så kommet ud af det? Hvor er stigningstakten? Den stigningstakt på 3 pct. om året, vi har i godsmængden, er jo ikke øget. Tværtimod har den været faldende. Og det er jo ikke, fordi man ikke har haft statstilskud nok til at gennemføre det her.

Det samme siger man om broerne. Men Femer Bælt-forbindelsen er jo uden fly; det er jo udelukkende færger kontra biler. Og den af-

handling, der blev afleveret på DTU i sidste uge, beviser, at der er 245.000 ton CO₂ mere om året, hvis man sejler med en færge, end hvis man kører i bil over en bro, og det var jo det samme problem, vi stod med, hvad angår Storebælt: Vi skulle have to nye havne, og vi skulle have fire nye færger ud over dem, vi havde, til at klare trafikken i år 2004. Derfor valgte man at bygge broen.

For det første var det for at binde landet sammen, men det var sandelig også en stor miljøforbedring. Dér har venstrefløjens klovnet i det hele vejen. Den eneste fra venstrefløjens, der repræsenterede, var hr. Tommy Dinesen, som gik ind for en jernbanetunnel under Storebælt, og det var virkelig også effektivt. Men der er jo ingen, der kan betale det. Dengang DSB skulle betale 1,1 mia. kr. om året for deres jernbanedel, kunne de ikke. Dér måtte vi give dem en rabat, således at de kun betaler 550 mio. kr. om året. Og det er altså en samlet pris, hvor de må komme med lige så meget, de vil, hvorimod bilisterne er bundet til at skulle betale sådan og sådan.

Jeg skal nok komme tilbage med yderligere ting, hvis der kommer spørgsmål.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Med fare for virkelig at få hr. Kaj Ikasts blodtryk til at ryge fuldstændig ovenud, vil jeg prøve at spørge hr. Ikast, hvem det nu var, der foretog de store nedskæringer på DSB, så de ikke kunne komme videre.

Så kan man selvfølgelig sige, at man slet ikke vil have, at der er offentlig betaling for DSB, men det går jeg ikke engang ud fra er De Konservatives politik.

Og da man sammen med regeringen skar i Banestyrelsens budget i forbindelse med den seneste finanslov, var det så noget, som De Konservative protesterede over, fordi det jo åbenlyst ville betyde store forringelser for Banestyrelsen, som bl.a. har en rapport liggende fra COWIconsult, som jeg ved at Venstre og De Konservative også kender, og som viser, hvor store investeringer der skal til for bare at vedligeholde nettet, sådan at man kan leve op til målene?

At man foretager sådanne nedskæringer, er det noget, som De Konservative fremover vil sørge for ikke sker igen? For det, som hr. Ikast her gør over for Banestyrelsen, er altså næsten det samme som først at lade vandet på én og så bagefter skælde ud over, at man lugter.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Det var jo rørende: For en stund oplever vi nærmest, at hr. Kaj Ikast optræder som redningsmand for DSB! Sådan forstod jeg hr. Kaj Ikast: som den store mand, der nu klarer ærterne. Men kan vi i ædruelighedens navn dog ikke sammen konstatere, at taksterne over Storebælt de facto er blevet beskåret i flere faser, er blevet reduceret og reduceret i forhold til anlægsloven. Først var der 20-procents-nedsættelsen i forhold til anlægsloven, og derefter kom der rabat på rabat. Og vi må dog vel også konstatere i ædruelighedens navn, at det dermed kan underminere de forventninger, man havde til jernbanens drift.

Og vi kan vel også få bekræftet af hr. Kaj Ikast, at DSB tilsyneladende har et årligt underskud på 100 mio. kr. som følge af Storebæltsforbindelsen. Der er dog grænser for, hvor meget vi skal kompromisere med den faktiske virkelighed.

Men derudover glæder det mig meget, at hr. Kaj Ikast tilsyneladende – sådan forstod jeg hr. Kaj Ikast – gerne vil have mere gods på skinner. Vil hr. Kaj Ikast så sikre, at vi kan få mere gods på skinner? Jeg har i hvert fald nogle forslag til det, og det kunne da være hyggeligt at arbejde sammen om det.

(Kort bemærkning).

Ebbe Kalnæs (CD):

Hvis vi skal prøve at tage et hjørne af det, hr. Kaj Ikast var inde på, så var det jo netop forholdet mellem skinnertrafik og lastbiltrafik osv.

93 pct. af alt gods i dette land ruller på gummihjul, altså på landevejen, og vi har vel haft en interesse i, at bare en mindre del af det blev lagt om, det tungeste, det farligste at have på landevejen. Og spørgsmålet er, om vi ikke skulle overveje at gå ind og subsidiere det område, fordi vi rent faktisk ved, at ellers sker det ikke, for det er et lille land.

F.eks. har man i Tyskland faktisk subsidierte havneafgifter, som gør, at man ikke skal betale 13 kr. pr. ton, når man laster, og 13 kr., når man lossere igen. Og på samme måde kunne vi selvfølgelig, som svenskerne overvejer det, nedsætte afgiften på skinner eller måske helt fjerne den, hvis det er det mål, vi gerne vil nå, altså få den allertungeste del væk, for det er et problem.

Jeg tror, vi skal overveje det og være imødekommende på det område i hvert fald.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Jeg vil gerne gøre hr. Søren Kolstrup opmærksom på, at det var mig, der lavede den jernbaneaftale mellem de europæiske baner den 22. juni 1992, som åbnede muligheden for fri grænsepassage med trækraft, bare der var en vognstyrer fra hver enkelt nation.

Det kom allerede på daværende tidspunkt, og det arbejdede vi meget stærkt for, men nu er det så gået i stå. Og det er jo ikke, fordi der ikke har været stillet midler nok til rådighed, for hvis man tager Øresundsforbindelsen, blev den fastsat til 150 mio. kr. pr. lands jernbaner, idet vi på daværende tidspunkt også forventede, at Danmark havde flere jernbaneselskaber.

Det er da et fund at kunne komme over med alt muligt gods og passagerer for en fast pris på 150 mio. kr. pr. land, dyrtidsreguleret, når bilerne skal betale det. Og det var jo det, vi lavede.

Derfor er det ramt fuldstændig ved siden af, det man siger her om, at det er til skade for den kollektive trafik. Vi har løftet den kollektive trafik. Aldrig har vi haft så mange i togene fra Århus til København – og omvendt. Om det så er nogen fordel, ved jeg ikke, men der er da kommet flere passagerer i DSB.

Og jeg må også sige helt ærligt, at fru Margrete Auken jo udmærket godt ved, at da vi var klar til at forhandle i december måned, bad man om, at det blev udskudt til april måned for hele Banestyrelsen og for DSB. Det var sandelig hverken Venstre eller De Konservative, der bad om at få det udskudt. Vi var klar til at forhandle. Men med hensyn til finansloven var man ikke færdig til at få det færdigt før i april måned, sådan at man kunne optage de nye forhandlinger. Sådan er fakta.

Til det med Storebæltsforbindelsen vil jeg da gerne sige: Havde vi ikke fået Storebæltsforbindelsen, havde DSB heller aldrig nogen sinde fået så mange passagerer, som de har fået i dag; det vil jeg gerne sige. Og når Øresundsforbindelsen kommer, er det det næste store løft for den kollektive trafik, både for gods og for passagerer. Og jeg vil gerne sige angående bilerne og over til den kollektive trafik: Jamen det ville vi alle sammen ønske. Bare det kunne ske, bare de kunne tage halvdelen af vokseværket.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

»Bare de kunne tage halvdelen af vokseværet«, sådan udtalte hr. Kaj Ikast sig. Her har vi jo da så et delmål.

Ja, vi lever i en nøjsom tid, og jeg er med på så at være lidt nøjsom. Har hr. Kaj Ikast nogle forslag til, hvordan vi så kunne realisere den målsætning? For det kunne vi da skrive op som en delmålsætning. Det vil jeg lytte meget til og eventuelt være med på vognen, hvis det er nogle gode forslag, hr. Kaj Ikast har. Jeg tror, det er vigtigt, at debatten for en stund foregår på hr. Kaj Ikastrs betingelser og ikke mine.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Også jeg venter spændt på svaret til hr.

Kolstrup – om, hvorvidt det var ord, der skulle tages alvorligt. Og så vil jeg gerne høre om virkemidlerne; og det skal være virkemidler, vi ved noget om hvordan virker. Det ved vi faktisk en hel del om, virkemidlerne. Der er sket meget i løbet af de mange år, vi har diskuteret det her.

Så vil jeg godt lige sige om finansloven: Forhandlingerne – rammeforhandlingerne – var det jo forholdsvis håbløst at sætte i gang på et tidspunkt, hvor man startede med at skære 3 pct. i deres anlægsbudgetter. Det er faktisk meget, når de står over for nogle store ting, de skal klare.

Jeg synes, man skal holde Venstre og De Konservative og regeringen fast på, at det man gjorde, var at skære; og det man gjorde, var at sørge for, at Banestyrelsen ikke kunne komme op på det niveau, som er helt nødvendigt, hvis de skal leve op til kravene fra de masser og masser af mennesker, der bruger den kollektive trafik, fordi de er nødt til det – for der er stadig væk en tredjedel af husstandene, der ikke har adgang til bil, selv om de ikke er omfattet af De Konservatives »vi« – og derudover er der altså mange mennesker, der, selv om de har bil, gerne bruger den kollektive trafik til pendlingen.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Jeg vil gerne sige til hr. Kolstrup: Hvem købte S-togene i København og tog hele skraldet? Og man var imod os. Hele vejen igennem var man imod, at vi købte de tog, for alle sagde, at det

ikke kunne lade sig gøre. Vi er vist stolte af dem alle sammen i dag.

Og hvis jeg siger, at DSB bare skulle tage halvdelen af vokseværet væk, så ville det sige 1,5 pct. om året i tilvækst. Hvad har de i dag? 7-8 pct. – i visse måneder 9 pct. – af fragtmassen, så er der da ikke noget at sige til, at det er et usædvanlig højt mål at ønske, at de bare ét år vil tage en forøgelse på 1,5 pct.

Jeg mener, det kan lade sig gøre med heltog ud af Padborg, målrettet, således at de kører direkte igennem uden rangeringer. Og det kan vi lave, når godset kommer fra Sverige og Øresundsforbindelsen og ned. Så er der godsmængde nok til at køre heltog til 7-8 destinationer i Europa.

Og dermed skulle vi kunne hæve DSB's andel i hvert fald med 1,5-2 pct. det første år; og så vil jeg forvente, at det vil være noget stigende i de kommende år, for så kan man gennemføre »just in time«.

Til fru Margrete Auken: Det er ikke mig, der bestemmer, hvordan finanslovforhandlingerne skal være. Desværre.

Margrete Auken (SF):

Bare lige til den sidste sætning fra hr. Kaj Ikastrs side, inden jeg går videre som ordfører: Den dér sidste sætning kunne jeg da godt have lyst til at bore i, om der virkelig har været store stridigheder i De Konservatives gruppe om, hvordan det skulle gå DSB og Banestyrelsen. Jeg tror også, at trafikministeren lyttede interesseret til den melding.

Lad det nu være her. Og så går vi så til selve det emne, vi skal diskutere.

Dér er det jo sådan, at man en gang imellem får den sørgmodige tanke, at SF'ere er sådan nogle, på hvis gravsten der står: »Hvad sagde jeg?«

Når det drejer sig om regeringens miljøhandlingsplan, har vi måske ikke sagt det så højt; vi har gået lidt stille med vores mistillid til, om regeringen nu faktisk turde leve op til sin egen viden. Jeg kender ikke til Venstres og De Konservatives, men Socialdemokratiets viden fejler ikke noget, når det drejer sig om, hvordan man skal få opfyldt handlingsplaner. Sådan har det været længe. Man har kendt de her virkemidler længe, og vi var da skeptiske over for, om man turde, om man havde kræfter til at gå ud og sige de ting, der skulle siges, eller om man alligevel frygtsomt bukkede under først og fremmest for oliebranchens kampagner. De har vir-

kelig været de mest effektive lobbyister i den her sag; de har fået Socialdemokraterne til at tro på, at provinsen og de tyndtbefolkede områder stort set ville bryde sammen, at store sociale skævvridninger ville komme igennem osv. osv., på trods af at vi har rapport på rapport liggende, ikke mindst dem, vi har bedt om at få fra Transportrådet, som har vist, at sådan er billedet ikke.

Men i stigende grad sagde vi højt: Hvad sagde vi? Og det ser ud til, at det er på vej til nu at gå absolut så nedslående, som man kunne forestille sig. Jeg håber, at ministeren i løbet af dagen dog får sagt nogle ting, der kan opmuntre én lidt mere end det, vi har hørt indtil nu.

Og så til spørgsmålet om Storebælt – dér sagde vi det; jeg ville ønske, man på sin gravsten kunne skrive: »De andre fik ret, de var bedre, end vi troede.« Eller at vi i det mindste kunne skrive: »Vi havde ret, men vi fikse den«. Og at der ikke bare skal stå: »Hvad sagde vi?«

Men når vi kommer til det dér med priserne. SF var jo – hvad der sådan lige bør huskes – faktisk også sammen med dele af det daværende VS enige om at have jernbanen på Storebælt. Der var endda nogle af os, der arbejdede forholdsvis aktivt for den på et meget tidligere tidspunkt, end den var vedtaget i partiet, og som også arbejdede for, at vi skulle kunne få bilerne over, altså ganske vist i en biltogsløsning, fordi vi syntes, det var problematisk at bygge to broer.

Det, vi kunne se der ville ske med bilbroen, da man begyndte at undersøge dens økonomi, var, at regeringens mål om at holde taksterne helt oppe, hvor de fulgte færgespriserne, ville man ikke opfylde, for det ville give for få biler.

Og man vidste godt, at den sammenhæng ikke kunne holde. Derudover var økonomien utrolig skrøbelig. Og det, der jo faktisk er sket, er, at vi nu står præcis, som vi sagde, med en strategi, hvor man har sat prisen ned, og man har sat den ned, og man har sat den ned, og derfor har man så i et eller andet omfang fået de dér biler til at køre der, i det omfang som er nødvendigt af økonomiske grunde, men med et meget sørgeligt resultat for miljøet.

Og jeg vil godt hertil spørge ministeren, om hun ikke vil gå op og bekræfte, at samtidig med at det er blevet billigere at køre på Storebæltsbroen, ikke mindst for lastbilerne – det synes jeg lige vi skal have med her; det er dér, det er

gået helt galt – så er det blevet dyrere for jernbanerne. Bare i løbet af den tid, der har været åbent her, er det blevet dyrere at køre over med jernbane på Storebælt.

Jeg vil også gerne have ministeren til at forklare, hvordan DSB skal komme ud af den klemme. Jeg ved godt, at på Øresundsbroen ser det bedre ud. Men med hensyn til Storebæltsbroen, hvordan skal DSB komme ud af den klemme, de er fanget i nu, med den dér evindelige leje, de skal betale af brugen af Storebæltsbroen? Med hensyn til de 200 mio. kr., vi skulle forhandle om den kollektive trafik, var der jo ved at komme et forslag – det var ikke fra ministeren, det skal retfærdigvis siges; jeg ved ikke, hvor det stammede fra – om, at de skulle bruges til DSB's overfarter på Storebælt. Det ville jo simpelt hen betyde, at det røg lige ned i det hul, der hedder Storebæltøkonomi. Og det har faktisk vist sig at være et stort hul. Det er gået sådan, som vi sagde: man har udskudt og udskudt og udskudt tilbagebetalingstiden.

Den begyndte med at være 17-19 år, da loven blev vedtaget. Så flyttede den sig, og den har flyttet sig umærkeligt – for det er ikke noget, man har gjort et stort nummer ud af – og jeg mener, den er oppe på 37-39 år nu i de sidste ting, der er kommet.

Jeg vil godt spørge ministeren, hvordan det går til, at sådan en flytning kommer, uden vi får det igennem. Ja, ministeren ser så overrasket ud, men jeg går ud fra, at også ministeren har læst den rapport, der hedder »Brobyggerne & Bilernes Bro«, der kom her for kort tid siden, hvor man altså fuldstændig minutiøst gennemgår med henvisning til referater osv., men altså også til ting, der faktisk er blevet sagt stiltfærdigt, hvad der er sket med tilbagebetalings-tiden.

Jeg vil også gerne spørge ministeren: Hvad kom der ud af den dér historie med, at man skulle prøve at have forlænget skattelettelse? I og med at man brugte den lange tid på selskabsskatundgåelsen, fik man jo faktisk en del penge. Så kom der minsandten forslag om, at det skulle udvides yderligere, fordi broen har det dårligt økonomisk. Jeg håber, vi kan få ministeren til at sige, at vi har hørt det sidste ord om Storebælt og yderligere favoriseringer; gå det galt med økonomien, må vi se i øjnene, at den skal klares over skatten. Vi skal ikke blive ved med at genne flere biler ind på den.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Jeg vil gerne sige til fru Margrete Auken, at fru Margrete Auken skulle finde nogle andre kilder og tappe af. Storebæltsøkonomien er god. Havde DSB overholdt den aftale, vi lavede, da vi i 1986 lavede aftalen og kørte den igennem, skulle de have betalt deres egen bro og have lov at eje den. Men de kunne jo ikke betale den og ville ikke betale så meget, og det var jo dem, der byggede den.

Bilbroen har hele tiden været en virkelig god indtægtskilde for staten. Det har jeg aldrig lagt skjul på, og det er den stadig væk. Og hvis vi ville, så skulle man have sat priserne betydelig længere ned, hvis man skulle have holdt den normale internationale brotakst. Man holdt den oppe i dette meget høje niveau for ikke at slå færgefarten i stykker på Kattegat. Det var vist den eneste naturlige begrundelse for det. Vi kunne sagtens have sat den langt længere ned for bilernes vedkommende, men det er en enighed mellem regeringen og forligspartierne, og så ligger vi på det stade. Og miljøet: Det er en stor forbedring i forhold til, hvad det var før.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg tror, at vi alle sammen kan huske hr. Kaj Ikast stå og sige, at det var flot, da tunnelen blev oversvømmet. Og det var så den, som jo bl.a. var skyld i, at det blev meget dyrt, og så kan man sige, at det så var DBS's skyld, at det gik sådan, og det kunne de så bare have betalt.

Nej, dér blev de ved den lejlighed tvunget ind i en ordning, hvor de skulle leje i stedet for, og dermed har man fået dem til nu vedvarende at bidrage til det maskineri. Og jeg ved godt, at det vil være at opgive på forhånd at forklare hr. Kaj Ikast, at tegnet på, at man sætter takster ned, sådan som man har gjort det, ikke er et tegn på, at økonomien har det godt. Det er et tegn på, at man skal have flere biler til at køre på den bro.

Det er præcis det regnestykke, vi har på Øresundsbroen, hvor det svenske beregningsfirma siger, at hvis vi skal have økonomi i broen, skal vi helt ned på 37½, for så får vi tilstrækkelig mange biler til at køre over Øresundsbroen.

Det er sådanne beregninger, som jeg nok vil mene at der er lidt mere hold i end dem, hr. Kaj Ikast kommer med. Og så vil jeg spørge: Hvorfor er man blevet ved med at forskubbe tilbagebetalingsperioden for Storebæltsbroen?

Hvorfor sætter vi den så ikke bare ned, hvis økonomien er så god, til 15 år f.eks.?

(Kort bemærkning).

Ebbe Kalnæs (CD):

Jeg vil gerne sige til fru Margrete Auken, at den lave bropris, fru Margrete Auken taler om, tror jeg ikke opleves voldsomt lav. Det er klart, at hvis man sammenligner den med de seneste år, inden broen blev taget i brug, hvor Scandlines' prisstigninger var ganske voldsomme og vi havde en ekstremt høj færgespris – så høj, så man gik ud fra, at de skulle have betalt færgerne tilbage inden de stoppede – så er det klart, at så er den stor. Men når vi byggede en bro i det her land imod fru Margrete Auken, så var det selvfølgelig for at opnå en mobilitet og en fleksibilitet.

Og jeg vil gerne spørge fru Margrete Auken, om det at bygge en bro og så bagefter have ønsket om at have prisen så høj, så man ikke kører på den, om der er nogen ræson i det.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Jamen fru Margrete Auken, det er jo ikke mig, der står og opfinder, hvem der ikke kunne betale deres bro, de ville have bygget til 1,16 mia. kr. Man fik en pris på 550 mio. kr. Det var DSB. De har selv kæmpet for, at de skulle få og eje broen, og så kunne de ikke betale den. Så måtte vi lave priserne om og få det hele til at køre, og jeg synes, der har været udvist stor smidighed for at få hele prissystemet til at køre, uden at der kan skydes os noget som helst i skoene, sådan som fru Margrete Auken altid har villet det. Siden 1986 har hun påstået, at det her ikke kunne gå rundt, og at det ville ødelægge miljøet, og ingen af delene er sket.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Ja, det kunne lyde, som om fru Margrete Auken er ked af, at vi ikke har nogle flere hurtigfærger, men det kunne selvfølgelig også være en løsning at få fragtet nogle både hurtigt herover til Sjælland fra Jylland.

Men jeg vil da gerne spørge fru Margrete Auken: Synes fru Margrete Auken ikke, det er en fordel, at man bruger 25 pct. mindre brændstof, end man tidligere gjorde, når man kører fra København til Århus i bil? Det må dog være et fremskridt.

Men jeg forstår også, fru Margrete Auken aligevel synes, at det var rart, hvis man kunne få de gamle færger tilbage igen.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg ved ikke, om jeg kan få hr. Heiselberg til at høre efter et øjeblik og huske, hvad han hører.

SF gik ind for den bro. Ikke for broen, men for jernbanen. SF sagde tydeligt, at vi godt vidste, at færgerne var energidyre, og jeg har sagt det masser og masser og masser af gange, men da det ikke passer ind i hr. Heiselbergs billede og fordomme, så lukker han simpelt hen bare ørerne og lader det løbe forbi sig. Det er lidt anstrengende, at man altid skal døje med de fordomme, og så – lad så hr. Heiselberg være.

Jeg vil godt sige til hr. Kaj Ikast, også for at det bliver forståeligt, det her – og det er også sagt til CD's ordfører – at da CD i sin tid kom med det her forslag, var det simpelt hen en del af loven, at det skulle koste, som færgerne skulle koste. Man måtte jo lave loven om i 1996 for at få prisen ned, og grunden, kan man så godt sige, var, at der er sådan en god økonomi. Men samtidig kan vi se, at nu er vi på det tidspunkt, i 1996, helt fremme på en 31-årig tilbagebetalingstid – nej, undskyld, den er på 35 år, det var den forrige, der var på 31 år. Da flyttede man den yderligere 4 år. Og det er jo ikke, fordi det går godt, at man gør sådan noget. Altså jeg siger ikke det her til hr. Ikast og hr. Heiselberg, jeg siger det til CD's ordfører, som bør vide, og som jeg også tror ved det, at sådan noget er et tegn på, at det ikke går godt.

Det vil sige, at hvis vi skal sørge for, at økonomien bliver god, skal vi have priserne yderligere ned. Så får vi altså bare det problem, at det, det skulle være, og som jeg var med til at støtte også, en god forbindelse for den kollektive trafik, så bliver yderligere undergravet.

Det er altså det dilemma, som Storbæltsbroen med stor tydelighed demonstrerer, og det er præcis det dilemma, som vores nuværende miljøminister hang fuldstændig fast i, da han kæmpede for Øresundsbroen, hvor han stod og kunne vise, at enten blev det en bro, der brød sammen økonomisk, eller også gjorde den det miljømæssigt.

Sådan kommer det til at gå, og det er ikke det samme som at sige, at færger er et vældigt godt alternativ, i hvert fald ikke de dér store tunge nogle, man sejler hurtigt af sted med.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Nu ville det jo være rart, hvis fru Margrete Auken virkelig vidste, hvad hun talte om. Så ville hun vide, at bilbroen kan betales tilbage på 13 år. Det kunne den til enhver tid med de priser, vi kørte med. Men hvorfor måtte vi lave det om? Det var, fordi vi skulle tage betalingen af jernbanebroen og lade bilerne betale det. Det var jo derfor, det blev lavet om i 1996. Det havde været meget fint, hvis fru Margrete Auken havde sat sig ind i sagerne.

Hvad det virkelig drejede sig om, var, at jernbanebroen ikke kunne betale til jernbanerne, men at bilerne skulle betale den store del af det.

(Kort bemærkning).

Ebbe Kalnæs (CD):

Jeg vil gerne sige til fru Margrethe Auken og også høre, om fru Margrethe Auken ikke mener, at når man bygger en sådan bro, er der selvfølgelig en tilbagebetalingstid, der er realistisk.

Når man på et tidspunkt ville have, at den skulle kunne tilbagebetales på 13 år, og ville holde fast i det, så er det et udtryk for, at man ønsker en begrænset brug. Der er ikke nogen rimelighed i, at en 100-årig investering eller mere nødvendigvis skal betales tilbage på 13 år.

Og så vil jeg gerne spørge fru Margrethe Auken: Er det virkelig rigtig, at man ønsker en høj brotakst, så høj, at færger i det frie erhverv kunne have sejlet i siksak mellem bropillerne alle mulige steder, fordi de kunne konkurrere med broens pris? Ville det ikke være en tåbelig form for investering, og ville det ikke CO₂-mæssigt være en katastrofe?

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Jeg forstår det sådan, at fru Margrethe Auken ønsker, at prisen for at køre over broen skal være så høj, at der er færre, der kører over, og at man så skal have sat nogle flere færger ind, endskønt altså det er mere miljøbelastende. Det er jo en fantastisk indstilling.

Men jeg tror, vi må konstatere, at venstrefløj har fået en rigtig dårlig sag i forhold til det, de har stået for tidligere, og jeg tror, man skal acceptere, at også her har kendsgerningerne indhentet dem.

Jeg tror, at det både er rigtigt og godt, at vi nu gør det attraktivt. Når man kører over broen, er man mindre miljøbelastende, og det er

vel egentlig det, som vi hele tiden har sagt, at vi ønskede. SF og Enhedslisten og alle de partier, der ligger til venstre for SF, tidligere og nuværende partier, har troet det modsatte.

Men nu er det jo beviseligt, vil jeg sige til fru Margrete Auken, at det er mere miljøvenligt at køre over broen. Så begynder man at finde på noget nyt; nu er det brotaksterne.

Første næstformand (Birte Weiss):

Fru Margrete Auken, og så går vi tilbage til ordførerrækken.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Altså det dér opgiver jeg. Det opgiver jeg. For vi har hele tiden sagt, hvad vi også sagde dengang, og det kan jeg så gentage over for dem, der stadig væk har hovedet i funktion: at det sagde vi altså.

Så vil jeg sige til CD: Det projekt, jeg står her og taler om, var ikke mit, det var CD's. Det var CD sammen med Venstre og De Konservative og Socialdemokratiet og Kristeligt Folkeparti, der lavede det dér og sagde: Hvordan skal vi sikre, at det her bliver et projekt, som ikke bare fremmer en voldsom bilisme, men altså også sikrer den kollektive trafik? Det var CD! Vi var dødskeptiske. Vi sagde: I står ikke distancen. For vi kunne jo høre, hvordan det lød derovrefra, og vi så hele maseriet, der ville komme for at få de der takster ned. Det sagde vi. Og nu kan vi altså stå og sige: Hvad sagde vi!

Vi husker oven i købet, da man satte taksterne ned i 1996, at CD sagde til os: Jamen det vidste I jo godt. Og det er fuldstændig rigtigt. Hvad sagde vi: Det vidste vi jo godt!

Men på en eller anden måde skal det altså ikke være tilladt i det her Folketing gang på gang på gang at føre vælgerne bag lyset. Det kan ikke nytte noget, at man siger, at venstre-fløjen vidste jo godt, at det ville gå sådan med taksterne, og derfor har vi lov til at gøre det nu.

Nej, man har faktisk bedraget vælgerne ved at sige, at man ville holde en takst, der begrænsede, så vi ikke fik de mange biler. Hver bil for sig er det rigtigt nok. Den kommer miljørigtigere over, end den gjorde med de gamle færger, det er der ingen tvivl om, og især er jernbanen en enorm fordel. Men hvis der er rigtig mange af de biler – det er sådan et regnestykke, der er for svært for Venstre – men hvis der er rigtig mange af de biler, så er der altså sket noget til den anden side.

Og jeg siger til hr. Heiselberg – jeg går ikke på den længere – men altså: Mange, mange biler er noget andet end to biler. Og to biler, der kører over på broen – eller 10 eller 100 eller 500 – de forurener selvfølgelig meget, meget mindre end 5, der sejler over, enig, men hvis de 500 bliver til 25.000, så er det, der sker noget. Nu var det et tal, vi slyngede ud.

Og så ryster hr. Kalnæs på hovedet; det synes jeg ikke han skulle. Jeg har stadig væk respekt for det, og jeg tror ikke, han skal placere det i rækken derovre hos hr. Heiselberg.

Første næstformand (Birte Weiss):

Det ser ud til, at mit forsøg på at vende tilbage til ordførerrækken ikke er helt vellykket. Hr. Ebbe Kalnæs.

(Kort bemærkning).

Ebbe Kalnæs (CD):

Jeg vil gerne sige til fru Margrete Auken: Storebæltsbroen er rigtig, det er i høj grad et CD-projekt ligesom mange andre.

Vi indgik et forlig om Storebælt efter at have talt om det her et halvt århundrede eller mere. Vi indgik et forlig, og i det forlig indgik der en lang række ting for at få det forlig. Vi sagde hele tiden undervejs, at vi opfattede Storebæltsbroen som et stykke motorvej på piller, men det er klart, at når vi i hele forligskredsen er enige om en anden takstpolitik, fordi det er klogt at udnytte den bro til mobilitet og fleksibilitet, så modtager vi den; der er ikke noget vælgerbedrag i det.

Det var forligskredsen, der var enig – bredt – i, at vi fik denne takst, og det var vi meget tilfreds med, fordi vi skal kunne konkurrere med færger. Det ville have været tåbeligt, at vi havde sejlet vandet tyndt, samtidig med vi havde lavet en bro.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

O.k., det er nok rigtigt, at CD aldrig har været tilhænger af, at der skulle være en kollektiv trafikforbindelse. Jeg prøvede at gøre hr. Arne Melchior bedre end. . . jeg kan ikke sige, om det var retfærdigt, men det var i hvert fald det, som Socialdemokraterne sagde, det var det, Kristeligt Folkeparti sagde, og det var faktisk også det – om det så var ordene – der blev sagt af CD, at sådan skal det være, og at man var nødt til at lave loven om.

Det, der blev sagt til os andre dengang, var: I vidste det jo godt. I kunne da ikke have gået og troet på os. Det var faktisk, hvad man sagde til os: I er da for naive, hvis I tror på, at vi mener det, vi siger.

Det var faktisk, hvad der blev sagt til os, da man lavede loven om i 1996. Prøv at læse debatten, så skal CD se, hvordan venstrefløjen blev hånet, ligesom vi bliver det nu, fordi vi troede på den anden regerings forslag om, hvordan man skulle lave en miljø- og trafik-handlingsplan. Vi blev hånet, fordi vi var så pløknave, at vi tog sådan nogle som hr. Arne Melchior, sådan nogle som – hvem de forskellige nu har været – på ordet.

Vi havde vores skepsis, vi sagde, at vi var skeptiske, og da så vores skepsis desværre ikke bliver gjort til skamme, men til fulde bliver besvaret med, at det går så galt, som vi havde sagt det, så siger man hånlige til os: I har da ikke troet på os? Det er da for dumt.

Ole Donner (DF):

Lige før ærgrede jeg mig en lille smule over, at formanden ikke holdt fast ved at afskære de sidste par korte bemærkninger, og det gjorde jeg faktisk, fordi fru Margrete Auken var jo kommet ned i en talstørrelse, hvor hun i hvert fald selv kunne følge med. Hun sagde nemlig: »Hvis to biler kører over Storebæltsbroen«. Og så er det, jeg siger, at så er vi så langt nede, så selv fru Margrete Auken kan finde ud af det, for hvis den ene så ikke kører over, og det kun er den anden, der kører over, falder CO₂-udslippet med 50 pct., og det er noget, der giver noget.

Nu har vi så den årlige debat om målsætningen om CO₂-afgifter, og det er jo godt, det er udmærket at få diskuteret det en gang om året. Men man skal ikke gøre det til en hellig skrift, hvordan de tal skal slutte. Jeg mener, det er farligt, hvis man lægger sig for tæt op af nogle tal og siger, at sådan skal det udvikle sig, uanset om det kan eller ej.

Det er også det, der gør, at vi ikke kan støtte Enhedslistens forslag til vedtagelse, fordi man i teksten dér opfordrer regeringen til at indfri målet. Det mener vi er at gå for langt. Vi mener, at der står nogle gode ting i forslaget til vedtagelse, men vi mener altså, at det er for langt at gå lige med den tekst, der står der.

Man skulle hellere vende udviklingen inden for CO₂. Man skulle få nogle bedre biler; man skulle køre med nogle mere økonomiske biler.

For et par år eller tre siden var Trafikudvalget i Tyskland på Folkevognsfabrikkerne, hvor vi blev præsenteret for dieselmotorer med renere udstødning, samme acceleration som benzinmotorer og dieselmotorer, der kunne køre 100 km på 3 liter, og vi fra Trafikudvalget, der var derude, var vildt begejstrede.

Men hvad sker der så, når vi kommer hjem og begynder at diskutere det? Ja, så lyser trafikministerens og regeringens øjne: Her er virkelig en mulighed for at komme til at beskatte, dem må vi have fat i, dem må vi sætte højere priser på, større afgifter, dem må vi have fat i. I stedet for at sige: Jamen det er da fint; hvis vi begynder at køre i sådan nogle økonomiske biler, jamen så vil det være med til at nedsætte CO₂-afgiften.

Hvad gør regeringen i stedet: Man siger højere benzinpriser, højere afgifter, og det dur altså ikke, for det er jo ikke noget, der er godt for noget som helst. Det affolker landdistrikterne, det affolker de områder, hvor der ikke er ret mange beboere, altså de tyndt befolkede områder, og det gør, at man nogle gange er nødt til at have to biler pr. husstand for at kunne komme frem og tilbage til arbejdet.

Og så hjælper det altså ikke noget, at man siger: Jamen så må de bruge den kollektive trafik. Altså i mange af de små byer kører bussen én gang om dagen eller i løbet af formiddagen og så midt på eftermiddagen, og det er der jo ikke ret mange, der kan tilrettelægge deres arbejdstid efter.

Så siger man, at man skal have mere kollektiv trafik, for det kan virkelig hjælpe på det her CO₂-udslip, men man glemmer bare, at så må den kollektive trafik altså oppe sig noget mere, end den gør i øjeblikket.

Jeg synes, der er en væsentlig ting at sige til det her: Tænk nu på, at kun 10-12 pct. af det totale CO₂-udslip kommer fra transporten. Hvis man laver alle de her tiltag, kan man måske reducere det med 10 pct., og så er der virkelig sparet noget; så snakker vi altså om 0,1-0,2 pct. af CO₂-udslippet. Det er rigtig noget, der batter.

Ebbe Kalnæs (CD):

Jeg må sige, at min første tanke, da de to forespørgselsdebatter, vi har i dag, som jo på mange måder ligner hinanden, blev fremsat, og jeg så dem, var, at jeg havde lyst til at sige en masse. Og det, der først faldt mig ind, blev så til en overskrift, som hed »den ideologiske CO₂-religøse bilforskrækkelse«.

For det er faktisk det, jeg mener det er. Som jeg sagde på et tidligere tidspunkt i dag, er den menneskeskabte del af CO₂ 4 pct. Ca. 12 pct. af den hidrører fra den bilisme, vi taler om i dag. Samtidig er hele den lokale forurening reduceret ganske væsentligt, på grund af at vi har fået bedre biler, bedre motorer, katalysatorer osv., og den udvikling kører faktisk ret stærkt.

Jeg oplever det meget som en kampagne-situation forklædt som en CO₂-debat. Men debatten skal reelt manipulere til politisk korrekthed og anklage bilen for at være den altdominerende årsag til de lokale forureningsproblemer og CO₂-udslip.

Vi ved jo, at så længe man har målt, har luften aldrig været renere i København. Det er flot. Det er jo ikke bare biler, der er en lang række andre tiltag i dette land, hvor vi har været dygtige til det, og det er vi glade for, og det bidrager vi til, og det gør vi meget gerne. Men når vi med den marginalisering, der er her på CO₂-området, er villige til på en række områder stort set at sætte landet i stå – husk på, at 75 pct. af al persontransport i dette land foregår i bil, 14 pct. er kollektiv trafik, resten er gående og cyklende – skal vi lige gøre os klart, at hvis vi skulle flytte det sådan ganske voldsomt, ville det betyde en affolkning af landet. Det ville betyde meget for en masse børnefamilier, som vi taler om i mange andre sammenhænge, nemlig når vi taler omsorgsdage, men det, de har brug for, er en hverdag, der hænger sammen. De skal både samle børn og varer sammen og sørge for, at der bliver noget effektivt tid i familien. Det hænger også sådan sammen.

Bilen forurener, men forureningen fra bilerne kan altså reduceres væsentligt. Vi skal også gøre os klart, når vi taler afgifter, at afgifterne, dvs. registreringsafgiften, jo er hæmmende for, at vi rent faktisk får den teknologiske udvikling i gang, og er hæmmende for, at vi hurtigere får udskiftet vores bilpark.

Vi opkræver årligt 30-35 mia. kr. i afgifter på bilerne, og 15-17 mia. kr. bruges til veje, afledte hospitalsophold osv. i et område, som i øvrigt har forbedret sig ganske væsentligt. Som ministeren netop var inde på, er sikkerheden i trafikken jo gået vældigt frem. Ét offer i den sammenhæng er jo selvfølgelig altid et for meget, men når man samtidig tænker på den stigende bilisme, er det en voldsom nedgang.

Som ministeren også sagde, er vi jo ikke et land med mange biler sammenlignet med dem, vi normalt sammenligner os med. Men det af-

gørende er, og det vil jeg komme til, at CD ikke bidrager til, at det totalt set bliver dyrere at køre bil i Danmark.

Når fru Margrete Auken i sammenhængen siger, at de dér bilister skal vi bare mobbe, så er det klart, at det ikke er vores bord. Det fleksible samfund, arbejdsmarkedet, der fungerer, den vækst, der heldigvis har været i beskæftigelsen de senere år, er selvfølgelig forklaringen. Det at sætte mål er blevet sådan en øvelse her i Folketinget på en lang række andre områder. Vi laver en rapport, så sætter vi et mål, tænk på et højt tal.

Vi er selvfølgelig enige i og har været med til at sige, at vi gerne vil nå de reduktionsmål, men der skal være en sammenhæng mellem den betydning, der er af CO₂-udslippet, den marginalisering, der er omkring det, og det, det rent faktisk ville betyde for samfundet. For vi skal hele tiden huske på, at hvis samfundet konjunkturmæssigt og arbejdsmarkedsmæssigt skal holde en meget, meget høj stil, går det ud over mennesker, som ville være uden beskæftigelse, hvis vi sætter tingene i stå.

Når vi kigger på regeringens eget oplæg fra 1996, må vi sige, at der stod en lang række ting, som kunne have været et CD-manifest. Det mangler jeg lidt i det nuværende oplæg. Det kommer vi tilbage til, fordi det vil være ganske væsentligt at få sagt, at det her er en debat, som skyder langt over målet.

Vi vil gerne bidrage til, at det her hjælper, og den teknologiske udvikling har store muligheder, men vi skal være klar til at møde dem og ikke have en bevidstløs afgiftspolitik, der egentlig trækker i den modsatte retning, når det gælder CO₂ og miljø.

(Kort bemærkning).

Ole M. Nielsen (KRF):

Jeg skal lige love for, at hr. Kalnæs svinger sig højt op her. Mit spørgsmål, som jeg ville slutte med, starter jeg også med: Accepterer CD overhovedet, at CO₂ er et problem?

Det lyder, som om hr. Kalnæs ikke gør. At »sætte landet i stå« svinger hr. Kalnæs sig op til. Jamen jeg har misforstået noget, hvis det er 1948-niveau, vi skal ned på. Så kunne jeg forstå, det var et spørgsmål om at sætte landet i stå. Det er 1988 – og selv hr. Kalnæs er vel ikke så gammel, at han ikke kan huske 1988. Da var der nogle stykker af os, der også kom på arbejde. Da tog vi faktisk også på charterferie. Vi fløj sågar fra Nordjylland til København osv. Og det

er kun det niveau, vi skal ned på, som vi skal tilbage til.

Så er det selvfølgelig rigtigt, at der er nogle flere, der skal på arbejde nu, men det er da også den eneste gode grund til, at vi skal have større CO₂-udslip nu, end vi skulle dengang. Og med de bedre muligheder, der nu er for energibesparelser – vi har biler, der, selv om det ikke er meget, kan køre længere på literen osv. – så burde vi nemt kunne komme ned på 1988-niveauet.

Det er kun, fordi vi kører mere privat, fordi det er in at køre privat, fordi det er in at pendle langt, fordi det er in at tage på charterferie mere end en gang om året, det er in at tage til London og købe julegaver osv., det er kun på grund af luksusforbruget, at vi øger CO₂-udslippet fra 1988 til år 2005. Havde det været 1948-niveauet, kunne jeg forstå den skræmmende snak.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Jeg hørte hr. Ebbe Kalnæs på et vist tidspunkt sige: Jamen CD går også ind for, at der skal være reduktionsmål. Mine spørgsmål til CD lyder: Kan CD bekræfte, at de vil arbejde for den hidtil eksisterende målsætning på området, nemlig at vi i 2005 skal lande på 1988-niveau? Det er den ene sag.

Og for at sikre, at vi virkelig kan fastholde det mål, er CD så indstillet på at opstille årlige målsætninger, eller vil CD vælge drømmeland, hvor man siger: Jamen det kan være, der kommer en eller anden landvinding inden for teknologien?

Vil man opstille årlige målsætninger og i givet fald hvilke, og vil man fastholde 2005-målsætningen?

(Kort bemærkning).

Ebbe Kalnæs (CD):

Når jeg siger, at vi vil sætte i stå, vil jeg gerne sige til hr. Ole M. Nielsen, at det er klart, det så hænger sammen med, at Kommunernes Landsforening, Ravnsborg og forskellige andre udkommuner melder om, at snesevis, nogle steder hundredvis af mennesker, fordi det er blevet vanskeligere og vanskeligere at få råd, gennem årene flytter væk og smadrer skattegrundlaget. Så det, at man kommer udefra som pendler, er altså meget faldende. Det giver kæmpe problemer i de kommuner, fordi de får en utrolig skæv udvikling i fordeling af indkomsten. De,

der faktisk tjener nogle penge og betaler noget skat, er på vej indad. Det er et af de store problemer, det gælder om at sætte i stå.

Så vil jeg gerne sige til hr. Søren Kolstrup: Jamen vi vil gerne reducere CO₂, men der er en kant for, hvad det må koste i forhold til den marginalisering, der er tale om her. Det, jeg anklager venstrefløjen for, er jo lige nu at lave det her trafik-CO₂-problem år 2005 til det altoverskyggende problem i CO₂-bekæmpelsen, og det er faktisk en lille del af det. Og prisen for at gøre det er rent faktisk, at en række mennesker må opgive at pendle og køre langt til arbejde, må opgive, at den ene af de to i familien må køre langt for at have arbejde. Det er dem, der må opgive det for de mål, venstrefløjen og fru Margrete Auken, når hun taler om at mobbe bilisterne, og at det er lige meget, har.

Vi vil gerne lave CO₂-mål, men vi kan ikke nå det mål, der er sat for 2005, og drømmeland er jo at sætte mål sådan uden videre. Det, det drejer sig om, er at få lavet en offensiv politik på det her område, som sørger for teknologisk at tage de landvindinger, der er nu, lave de forbedringer, der er, og så lade være med som venstrefløjen at fornægte. Det er jo dommedag, man skal bruge til at tæske folk på plads i det politisk korrekte i stedet for at se de mål, der er teknologiske, som vi kunne gå ind i.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Nu står vi altså med et af de steder, hvor det går stik imod den målsætning, som også CD var med til at fremlægge i 1990 med miljø- og trafikhandlingsplanen, og når CD kalder det dommedag, vil jeg sådan prøve lidt at tage nogle af dem på ordet. Men det viser, at CO₂-udslippet er steget 19 pct. fra trafikken, og det vil stige 25 pct. Og CD har selv sagt, at det skal være stabiliseret i 2005 på 1988-niveauet. Jeg vil bare lige minde om det, altså sådan lige inden jeg kaster helt op over det her.

Og så vil jeg sige, at det var faktisk en skam, at hr. Kalnæs ikke var til konferencen i fredags og havde hørt, hvor opfindsomt mange af de jyske amter og kommuner tænkte over det her fænomen. Det er minsandten godt, at det ikke er hr. Kalnæs, der sidder deroppe, for så var der ikke sket en dyt. Så kunne alle dem, der ikke havde adgang til bil, flytte ind til byerne, for det var jo så det, de måtte gøre, men der var faktisk tænkt anderledes over det her på den conference. Der var en masse gode ideer, og det

sørgmodige er jo, at vi ikke har fået dem præsenteret for regeringen i dag, den dér kombination.

Borgmester Schnoor oppe fra Nordjylland sagde det på en udmærket måde. Han sagde: Det er godt med gulerødder, men kiloprisen er meget, meget høj, så der må altså også noget andet til, hvis det skal lykkes, f.eks. at vi kan beholde de gamle ude i landkommunerne, i de små kommuner. Dommedag, nej, almindelig anstændighed.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Jeg synes blot, hr. Ebbe Kalnæs skal have mulighed for at fortælle os, hvad CD's politik er på området. Jeg kan forstå, at den ligger et stykke fra Enhedslistens. Javel, men hvad er så CD's politik? Det er såmænd bare det, jeg spørger om. Hvad er det for en målsætning, man dér har, for jeg kan forstå, at man har en målsætning, det sagde hr. Ebbe Kalnæs jo selv, men hvilken? Hvad er det for et år, man stiler mod? Og i givet fald: Vil man være med til nogle årlige målsætninger? Og hvis man vil det, jamen så kunne vi drøfte, hvilke virkemidler man skal tage i værk for at nå disse.

Hvad er CD's politik? Det er bare det, jeg spørger om. Jeg har ikke hørt det præcist endnu.

(Kort bemærkning).

Ebbe Kalnæs (CD):

CD har den målsætning, at vi skal reducere CO₂. Det er klart, hr. Søren Kolstrup sover betydeligt dårligere på grund af CO₂, end jeg gør.

Vi har accepteret, at man almindeligvis antager, at der er en risiko for, at CO₂ bidrager til den globale opvarmning. Der ligger jo ikke nogle endegyldige videnskabelige beviser, men der er meget, der tyder på det, og ud fra det forsigtighedsprincip osv. har vi sagt ja, vi vil gerne bidrage.

Men vi har undervejs, og det vil hr. Søren Kolstrup kunne se, hele tiden gjort opmærksom på, at det er væsentligere at diskutere instrumenterne for nøk for nøk at gøre det end at sætte nogle mål ud i fremtiden, så man jævnlige kan proklamere her i Folketinget, at nu har vi sat nye mål.

Vi vil gerne bidrage gennem omlægning på forskellig vis. Vi vil gerne bidrage til, at vi får de forbedringer, og de findes teknologisk. Jeg bliver ved at gentage den bevidstløse afgiftpo-

litik. Når vi taler gulerødder, er det ikke mange, vi har brugt i den sammenhæng, når det gælder om at omlægge. Det er ganske let, men straffen: Milliarder af kroner i straf i forsøg på at ændre det den vej. Det har indtil nu ikke sikret, at vi har fået forbedret vores bilpark og skiftet den ud, fået forbedret hele det område. Vi er ynkeligt bagefter en lang række andre på det her område.

Så der er masser af politik i det, men vi kan sætte de målsætninger lige så tit, vi vil. Hvis ikke vi har de rigtige instrumenter til at gøre det med, så giver vi pokker i landets vækst og økonomi og dermed grundlaget for at bevare et velfærdssamfund, bare vi kan nå vores CO₂-mål, som er ganske små.

Jeg vil gerne have, hr. Søren Kolstrup bekræfter, at det er en meget lille del af det samlede menneskelige CO₂-udslip, man vil lave så kraftige indgreb på, som man rent faktisk ønsker.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Jeg kan forstå, hr. Ebbe Kalnæs ikke vil oplyse noget om et bestemt årstal for, hvornår man skal nå et givet mål,

Da vi jo har hørt, at der er virksomme midler, må jeg høre hr. Ebbe Kalnæs, om hr. Ebbe Kalnæs vil være med til at opstille målsætninger om ikke hvert år så f.eks. hvert andet år, og de behøver måske ikke være nær så høje som Enhedslistens eller venstrefløjens, der overproportionerer det her lidt.

Kan vi ikke høre en lille smule om, hvorvidt man så vil gøre det for hvert andet år – jeg tør ikke spørge om hvert år – sådan at vi får præciseret lidt nærmere, hvem CD er.

Jeg kan forstå, at CD er et parti, der tager afstand fra Enhedslistens politik på området, det er fattet, jeg vil bare have at vide sådan mere præcis, hvem CD er for.

(Kort bemærkning).

Peter Duetoft (CD):

Jeg vil gerne bede hr. Ebbe Kalnæs bekræfte, at CD's politik på det her område netop er sådan – ja, jeg beklager at forretningsordenen er sådan, at det er nødvendigt at gøre det på den måde, hvis man skal deltage i debatten – at fordi det faste miljømål er så firkantet og uadministrerbart og har drømmelandseffekt, er det ikke andet end et blålys at blive ved hvert år eller hvert

andet år at komme og påstå, at der er et specielt mål, der kan nås.

I bedste fald sker der ikke noget. I værste fald er man nødt til at lave nogle indgreb, som ikke er hensigtsmæssige, som er panikløsninger, og som derfor har en meget negativ effekt på resten af samfundet.

Vil hr. Kalnæs ikke også bekræfte, at CD's understregning af, at CO₂-politikken ikke skal ses som trafikpolitik, men skal ses generelt, og at bekæmpelsen af CO₂ derfor skal ske de steder, hvor der er mest effekt, bl.a. andre steder i verden end lige i Danmark, i virkeligheden er en meget mere miljømæssig linje end den, som hr. Kolstrup lægger op til?

(Kort bemærkning).

Vibeke Peschardt (RV):

Jeg vil gerne spørge hr. Ebbe Kalnæs, om hr. Ebbe Kalnæs og hans parti stadig væk vil lægge ryg til den dagsorden, som CD stemte for i 1996 med følgende ordlyd: Folketinget fastholder trafikhandlingsplanens målsætning om at reducere trafikken miljøbelastning og opfordrer regeringens til i indeværende folketingsår – og det var altså 1996 – at fremlægge konkrete tiltag til en gradvis reduktion af CO₂-udslippet som led i den samlede energihandlingsplan, som CD også har været med i.

Og så kommer der en række konkrete pinde, altså tiltag, nemlig at tage planmæssige hensyn, som medvirker til at reducere transportbehovet – og der kan vi jo så lige nævne storcentre, som jeg ikke kender CD's holdning til – at forbedre transportsektorens energiuudnyttelse osv.

Jeg vil gerne spørge, om CD stadig væk anerkender fadderskabet eller medfadderskabet til denne dagsorden.

(Kort bemærkning).

Ebbe Kalnæs (CD):

Nu skal jeg prøve at gøre det her lidt samlet. Som udgangspunkt vil jeg gerne sige, at vi har et begreb, som vi kalder miljømæssigt købmandskab. Det består faktisk i, at der er grænser for, hvor meget energi, hvor mange midler vi skal bruge på at få relativt små gevinster her i landet, hvis vi på anden måde er i stand til at få store miljøgevinster. Der tænker jeg ikke på den energi, vi brænder eller sådan noget, men den energi, vi bruger her i Folketinget.

Derfor ser vi også på den samlede CO₂-aftale for hele Europa på de 8 pct. som det egentlige,

væsentlige mål. Vi ser den danske på 21 pct. som lidt mere problematisk, og når den bliver korrigeret, så er det selvfølgelig også et andet tal.

Der er ikke nogen som helst modstrid mellem, at CD betragter miljø som en ganske vigtig sag, men netop afviser drømmeriet om, at man bare kan sætte nogle mål og så ellers dalre derudad. Det når man ikke noget ved.

Så modsat kunne jeg meget sige til hr. Søren Kolstrup, og det tror jeg egentlig jeg vil: Hvis vi dog bare kunne lave en offensiv strategi, så de mange, mange, mange milliarder kroner, vi kræver ind på trafikområdet hos bilisterne, i nogen grad kunne føres over i miljøforbedringer og tilskyndelser til at forbedre miljøet i dette land i mange andre sammenhænge, men det gør vi jo ikke.

Vi bruger stadig væk pisk og uendelig lidt gulerødder i denne her sammenhæng. Folketinget opstiller stadig væk mål i mange andre sammenhænge med procenter uden rigtigt at komme med andre instrumenter, der skal nå dem, end pisk, andet end pegefingere, andet end politisk korrekt opførsel. Vi gør ikke den indsats, der skal til.

Vi var inde på det før: Vi kunne subsidiere på en række områder, hvor vi kunne lette nogle ting. Hvis vi vil de store mål for miljøet, så koster det altså penge, og så må vi rent faktisk handle i den retning i stedet for at tro, at vi kan piske folk rundt med skatter og afgifter for at nå målene.

Vi når dem kun ved at gøre en direkte indsats og fortælle, hvad det koster, og så bruge de penge, det koster.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Jeg kan forstå, at der ifølge CD skal gøres en direkte indsats. Derfor bliver jeg nødt til igen at spørge, om CD så har et ambitionsniveau.

Jeg har forstået, det er nogle ganske andre instrumenter, end jeg vil anvende, og dem taler jeg ikke om. Jeg prøver på at leve mig ind i CD's tankegang, og så synes jeg altså, CD skal have lejlighed til at bekræfte eller afkræfte, dels om de er gået bort fra den målsætning, som de var med til at indskrive her i 1995-96, dels om de så vil have deres alternative målsætning, eller de simpelt hen totalt vil forlade enhver form for CO₂-målsætning.

(Kort bemærkning).

Ebbe Kalnæs (CD):

Vi forlader ikke den målsætning, at vi gerne vil bidrage til at reducere både forurening og CO₂. Vi skal jo holde de to lidt adskilt: der er den mere lokale luftforurening og så CO₂.

Vi vil stadig væk bidrage til at reducere, men vi vil ikke bidrage til at sætte urealistiske mål, og det er urealistisk at nå målet i år 2005, det er vi nødt til at erkende.

Hvis vi skulle nå målet i år 2005, så kræver det en række instrumenter, som er meget voldsomme. Enten kræver det en ekstrem høj straf, som stort set stopper store dele af bevægeligheden i det her samfund, eller det kræver, at vi tager ganske mange milliarder kroner, og det er jeg ikke sikker på finansministeren ville bryde sig om, til at gå ind og reducere og omlægge vores afgift på biler i en sådan grad, at folk rent faktisk ville skynde sig lidt at få deres bil skiftet, altså gå over til en langt mere energibesparende.

Hvis vi lagde den strategi og ofrede de penge, der skal til på det område, så kunne vi nå ganske langt. Vi når ingen vegne ved at beskatte. Der bevarer vi kun den dårlige teknologi, vi for en hel dels vedkommende har i dag. Jeg fatter ikke, at venstrefløjen i den grad afviser, at vi formentlig ikke sælger benzin- og dieseldrevne biler i det her land om 20 år, og at der undervejs vil være ganske store gevinster. Det skubber man fuldkommen fra sig, men så kan man jo heller ikke piske folk med skorpioner, for det er jo bilen, man vil af med i CO₂'s navn.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Vil hr. Ebbe Kalnæs så ud fra hr. Ebbe Kalnæs' mere eller mindre virksomme midler medvirke til at opstille en målsætning, som hedder, at vi stabiliserer CO₂-udslippet på transportområdet i f.eks. år 2008? Eller år 2009? Eller tør han slet ikke sige noget?

(Kort bemærkning).

Ebbe Kalnæs (CD):

Til hr. Søren Kolstrup: Jamen vi har da ikke noget imod i fællesskab at ønske, at vi får reduceret det til et eller andet niveau i år 2008, 2009 eller 2010. Vi vil også gerne bidrage til det.

Men jeg vil forbeholde mig retten til at sige, at hvis ikke det er muligt uden de kæmpe omkostninger at få den ganske lille CO₂-virkning,

så er det ikke sikkert, vi når det. Det er ikke sikkert, vi når det.

Vi vil gerne bidrage til det, men det kræver, som jeg sagde, at man bidrager ved at gå aktivt ind i det her område, i stedet for at tro man kan straffe sig til det. Altså hele tankegangen om, at vi skal forbedre den kollektive trafik ved at sende bilen ud, går ikke.

CD har bidraget til kollektiv trafik, så snart vi har kunnet komme til det. Vi gør det meget gerne, vi vil meget gerne styrke den, det er utrolig vigtigt, den er der. 75 pct. af trafikken foregår i dag i bil, 14 pct. er kollektiv trafik. Vi kan godt flytte noget af det, men ikke så massivt, at vi når det mål i år 2005. Vi vil gerne sætte nye mål, ingen tvivl om det, vi vil også gerne ønske godt vejr om søndagen, det er der heller ikke noget i vejen for.

Vibeke Peschardt (RV):

Jamen jeg synes egentlig, det er positivt at høre, at CD altså egentlig er interesseret i at gøre noget for den kollektive trafik, og jeg hører også de borgerlige ordførere sige det samme. Ingen sætter sig jo imod investeringer på det her område, og det vil vi da i hvert fald have i baghovedet, når der skal laves en rammeaftale her i foråret.

Men ellers synes jeg, det er fint, meget fint endda, at Enhedslisten sætter skarpt lys på problemerne med trafikens CO₂-udledninger. Forespørgslen i dag er jo stillet allerede i efteråret, og det er antagelig, fordi den grønne miljøvurdering i finansloven annoncerede, at det kunne blive vanskeligt at nå CO₂-målene på trafikområdet.

Enhedslisten skal altså ikke have utak for at have stillet de spørgsmål, som den har stillet her i forespørgslen, og for, at vi skal have en debat om det. Vi ser det her som starten på den debat, som skal følge op på regeringens partiers debatoplæg om CO₂-udslippet.

Regeringen og regeringspartierne har i serien »Danmark som foregangsland« år 2005 lagt op til at fastholde CO₂-målene også for trafikken, hvor udledningerne af CO₂ udgør 21 pct. af den samlede danske CO₂-målsætning. Indledningsvis vil jeg derfor gerne slå fast, at Det Radikale Venstre er til sinds at følge disse målsætninger. Vi ønsker at realisere målene, ikke at opgive dem, selv om verden lige nu kan synes temmelig håbløs på det punkt.

Men der er altså stadig væk 6 år tilbage, inden vi når udgangen af 2004, eller skal vi sige

5 3/4 år, og i den tid kan vi jo nå både at gennemføre og måske se resultaterne af et stort middelkatalog.

Ministeren har fortalt, hvad regeringens CO₂-politik er på transportområdet, så det skal jeg ikke gentage. Vi er nu i debatfasen, hvor debatten i dag er et vigtigt indslag, derefter kommer der på regeringens foranledning en konference om de midler, der skal tages i brug for at nå målene, og derefter vil vi i regeringssamarbejdet foreslå, at der udarbejdes en handlingsplan for nedbringelse af CO₂ for resten af perioden indtil år 2005. Men det er altså i den her forbindelse vigtigt, at vi først får debatfasen, så får konferencen og derefter handlingsplanen.

Enhedslisten stiller imidlertid med sin forespørgsel nogle andre spørgsmål, som jeg synes det kunne være interessant at gå lidt ind i, bl.a. hvad en vurdering af trafikspringene på de to faste broforbindelser giver anledning til af overvejelser hos regeringenspartierne, også med hensyn til takstpolitikken.

Det er klart, at broforbindelserne genererer mere trafik. Det er der aldrig nogen der har været i tvivl om. Det vidste Det Radikale Venstre også udmærket, dengang vi slet ikke var med i de broforlig. Til gengæld er der så opstået et virkeligt paradoks, som sætter lys på en anden side af hele den her problemstilling, nemlig det, at bygningen først af én og siden af to broer, altså Øresundsforbindelsen, som vi nu kan tage i brug til næste år, faktisk har bevirket et fald i fly- og færgetrafik, der gør, at det samlede CO₂-udslip for trafikken falder. Jeg må sige, at det er noget af et paradoks derhen, at biltrafikken jo er steget markant, men der er altså forskellige gradueringer i det her. Det sætter jo også et lys på, at der mangler en fast afgiftspolitik for både færger, fæргеbrændstof og flybrændstof. Men det kan vi måske komme tilbage til i middelkataloget.

Men hensyn til takstpolitikken vil jeg sige, at egentlig synes jeg, hr. Kaj Ikast havde meget ret, når han sagde, at det faktisk er bilerne, der kommer til at betale, altså betale for broforbindelsen, for sådan som det er lagt til rette i dag, så har DSB indtil videre fået meget lange udsættelser med deres tilbagebetaling, og det skal jeg da ikke på nogen måde beklage.

Til sidst har jeg en personlig bemærkning om Femer Bælt. Den radikale gruppe har jo ikke taget stilling til Femer Bælt-forbindelsen, men personlig har jeg den holdning til det, at jeg ikke kan forstå, at nogen ønsker at tonse trafik

enten med tog, bil eller lastbil ned over Sjælland. Men vi får den debat på et senere tidspunkt.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Jeg skal takke fru Vibeke Peschardt for indlægget. Jeg synes, det var vigtigt at erfare, at Det Radikale Venstre fastholder 2005-målsætningen, og det er sagt meget tydeligt. Jeg synes, det var vigtigt at erfare, at Det Radikale Venstre også er indstillet på, selv om Det Radikale Venstre erkender, at det er svært, at opstille virksomme midler til at opnå det mål.

Jeg vil derfor høre fru Vibeke Peschardt, om hun vil være i stand til at løfte sløret lidt for, hvornår og hvordan vi sammen kan gå i gang med den hårde fase, der hedder at realisere 2005-målsætningen.

Det sidste, jeg skal spørge om, er, hvilke overvejelser fru Vibeke Peschardt mener vi bør gøre i forbindelse med Øresundsforbindelsen, når man betænker, at vi jo gang på gang har erfaret, at Storebæltspolitikken er blevet ændret. Hvad er det for nogle takstpolitiske mål, vi kan opstille for Øresundsforbindelsen for at sikre, at vi netop fastholder 2005-målsætningen?

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Den radikale ordfører plejer jo ellers at være meget saglig, men uden at jeg skal blande mig i regeringssamarbejdet, synes jeg da, det er et urimeligt forhold, at De Radikale over for trafikministeren undsiger det, som hun formentlig på regeringens vegne har givet udtryk for, nemlig at realiteterne nok er, at man ikke kan opfylde målet til 2005. De radikale siger så, at det mål vil de leve op til.

Er det sådan, at det altså er forskellige krav, man vil stille i regeringen? Og hvad er det så for krav, De Radikale vil stille, for at man skal kunne opfylde den målsætning, som trafikministeren ellers giver udtryk for at man realistisk set nok ikke kan opfylde?

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Jeg vil gerne spørge Det Radikale Venstre: Når fremgangen i den kollektive trafik på grund af Øresundsforbindelsen kommer, er det så ikke den rigtige model for betalingssystemerne, vi har valgt, hvor der er et fast beløb for de fire

jernbaneselskaber, bliver det så, der derefter kan køre med lige så meget, de vil?

Det er da en fremme af den kollektive trafik, der vil noget.

(Kort bemærkning).

Vibeke Peschardt (RV):

Til hr. Kaj Ikast: Jamen jeg er fuldstændig enig. Jeg håber, hr. Kaj Ikast hørte, at jeg faktisk citerede ham. Svaret er ja, det har betydet et enormt løft for togtrafikken over Storebælt, at den forbindelse er kommet, og det skal man glæde sig over.

Hr. Svend Heiselberg forsøgte jo, sådan som jeg hørte det, selv om han roste mig for saglighed, ligesom at stikke en, hvad skal vi sige, bordkniv ind i regeringssamarbejdet. Det skal på ingen måde være muligt for hr. Svend Heiselberg at gøre det, for vi er sådan set enige også i den tale, ministeren har holdt i dag.

Det, vi skal huske er, at det her er et debatoplæg. Så får vi en debatfase, og bagefter kommer der et middelkatalog, som man så må forholde sig til. Da kan der være mange gode ideer, og der kan også være flere, der kommer frem, som vi ikke kender her i dag, og det er sådan set det, der er meningen.

En anden del er jo, at man skal forsøge at få en folkelig opbakning til det her. Man skal virkelig prøve at få danskerne til at forstå, at det altså er en miljøsag, vi har med at gøre, og at vi må tage den alvorligt.

Jeg vil sige til Enhedslisten om Øresundsforbindelsens takspolitik, at den kender vi jo ikke endnu, men selve den lovkonstruktion, man har lavet dér, lider jo efter vores opfattelse af den skavank, at landanlæggene, det vil altså sige banen til Kastrup, motorvejene og alt det dér, skal betales af trafikanterne, og det gør det jo en lille smule tungt, også med hensyn til, hvad priserne så kan blive på bandedelen. Men vi prøver i hvert fald at se. Der er ikke fastlagt noget om det dér.

Endelig hvordan man skal realisere målsætningen inden 2005? Ja, det vil vi forsøge på at finde ud af, når middelkataloget ligger der.

Thorkild B. Fransgaard (FP):

Ja, man kan sige, at Enhedslisten virkelig har fået noget ud af sin forespørgselsdebat her i dag. Den har nu varet 2½ time.

Enhedslisten har med den her forespørgselsdebat igen startet et nyt felttog mod privatbilismen og et nyt felttog mod godstransport pr.

lastbil. Det ved vi jo er Enhedslistens mål. I Enhedslistens verden er det sådan, at befolkningen skal bruge den kollektive trafik, og at al godstransport skal foregå pr. tog, men den virkelige verden ser helt anderledes ud.

Med hensyn til debatten om CO₂-udslippet er det jo sådan, at det menneskeskabte CO₂-udslip svarer til mellem 90 og 95 pct., alt efter hvad for nogle oplysninger man henholder sig til. Det vil sige, at bilismen drejer sig så om mellem 5 og 10 pct.

Hvordan skal vi få det CO₂-udslip nedsat? Det drejer sig om bilismen. Det er den, vi taler om i dag. Ja, dér er det helt sikkert Fremskridtspartiet mening, at der er en vej at gå, nemlig at vi får afgifterne sat ned på alle de biler, der er miljørigtige, og det vil i dag sige faktisk næsten alle biler. Der er sket en kæmpe udvikling især de sidste 10-15 år i alle bilfabrikker verden over. En bil, der kan køre 20 km/l, ja, det var der ingen der ville tro på for 10 år siden, men det er jo ved at være realiteten. Vi skal overhovedet ikke være forbavsede, hvis vi om yderligere 10 år måske kan køre 30 km/l eller mere. Den vej, vi skal gå, er at præmiere dem, der køber en bil, der er miljørigtig, en bil, der bruger mindst muligt brændstof. Men så lang tid vi holder det fuldstændig vanvittigt høje afgiftsniveau her i landet, ja, så får vi ikke vor bilpark udskiftet. Det er dér problemet ligger. Det hjælper ikke på nogen måde at sætte afgifterne op, som Enhedslisten selvfølgelig gerne ville, og i særdeleshed hjælper det ikke at sætte afgiften op på benzin, tværtimod.

Med hensyn til godstransporten: Ja, drømmen om, at godstransporten skal over på togskinner, er jo urealistisk. Når vi tager alt, hvad der hedder godstransport verden over, drejer det sig om, at ca. 5-7 pct. er pr. jernbane, resten sker pr. lastbil, og det vil det fortsat gøre, enten Enhedslisten kan lide det eller ej.

Hvordan skal vi så præmiere de vognmænd, der kan være med til at nedsætte CO₂-udslippet? Ja, det er igen et afgiftsspørgsmål, i det tilfælde den afgift, man betaler for at køre på vejene, for jo mindre man betaler dér, jo større muligheder har vi for at få råd til at købe nye lastbiler, for dér er jo sket den samme udvikling de sidste 10-15 år, nemlig at de har et mindre brændstofforbrug, og samtidig er motorerne udviklet således, at de anvender brændstoffet meget bedre, og derved er der mindre CO₂-udslip. Det er den vej, Fremskridtspartiet siger vi skal for at mindske CO₂-udslippet.

Forslaget om nye afgifter for det ene og det andet – altså ud med pisen igen over for befolkningen – den tror vi ikke på.

Til sidst – det er også med i forespørgslen i dag – med hensyn til Storebæltsbroen og den nye bro over til Sverige: Ja, de to broer er nu en realitet. Om det får en negativ indvirkning på vores CO₂-udslip eller ej, er der også forskellige meninger om, men jeg er af den opfattelse, at det får en positiv effekt, for så bliver vi fri for de lange køer ved færgerne. Vi får en glidende trafik, og når der er en glidende trafik, ja, så er der et mindre CO₂-udslip – det siger sig selv, for så kører motoren jævnt – men det er jo en påstand, ligesom det modsatte er en påstand.

Jeg kan sige, at Fremskridtspartiet ikke kan stemme for det forslag til vedtagelse, der er delt rundt. Vi mener, vi skal den vej, som jeg har sagt, nemlig at vi skal betale befolkningen for at købe nogle nyere biler, så vi på den måde kan få CO₂-udslippet sat ned.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Jeg skal blot spørge ordføreren for Fremskridtspartiet: Hvis det så mod forventning ikke skulle lykkes at indfri CO₂-målsætningen ved hjælp af de virkemidler, som Fremskridtspartiets ordfører påpeger, er Fremskridtspartiet så parat til at pege på andre virkemidler?

Jeg må jo gøre opmærksom på, at Fremskridtspartiets politik bygger på en vældig teknologioptimisme. Det kunne jo godt være, at den ikke blev opfyldt, og hvad så? Har man noget i reservetankene?

(Kort bemærkning).

Thorkild B. Fransaard (FP):

Jeg kan sige, at Fremskridtspartiet er af den overbevisning på nuværende tidspunkt, at det, jeg sagde, er vejen frem. Hvis vi ikke på den måde kan nå den målsætning, der nu er skitseret, ja, så må vi se på andre muligheder. En målsætning er noget, man opstiller. Om det er muligt at nå den eller ej, skal jeg ikke kunne sige.

Jeg må nok være ærlig og sige, at de målsætninger, der er opstillet nu, tvivler jeg på at vi kan nå. Vi vil gerne være med til på en hvilken som helst måde at nå dem, men vi er af den overbevisning, at vi ikke kan nå dem ved at straffe bilismen, tværtimod.

Ole M. Nielsen (KRF):

Trafikken stiger støt, endnu mere end vort forbrug i øvrigt. Det er ifølge ministeren helt fint. Danskerne kører mere og mere, siger ministeren. Broen har vi fået, for at vi skal bruge den. Det er da helt rigtigt. Det er bare ærgerligt, at det vælter de CO₂-målsætninger, som blev lavet første gang af en borgerlig regering og senere fulgt op af en socialdemokratisk ledet regering.

Der er et skærende misforhold mellem den målsætning og så viljen til at nå den, og det er pudsigt at høre, at det er, som om vi skal bombes tilbage til stenalderen, som om det er 1948-niveauet for CO₂-udledning, vi skal nå. Det er faktisk 1988-niveauet, og da kørte vi også, da fløj vi også, da kom vi også på arbejde, men det er, som om trafik og det at bevæge sig er synonymt med vores lykke.

I Kristeligt Folkeparti tror vi på, at vi kan finde lykke på andre måder. Takster og afgifter er gode virkemidler, og det er ifølge Kristeligt Folkeparti legitimt at omlægge noget af indkomstkatten til adfærdsregulerende miljøafgifter.

Kristeligt Folkeparti vil ikke umuliggøre brugen af privatbiler, absolut ikke; privatbilerne er kommet for at blive brugt, og folk kan ikke fungere uden eller vil i hvert fald ikke. Det vil vi heller ikke. Specielt i de tyndtbefolkede områder, hvor den kollektive trafik ikke fungerer og aldrig vil komme til at fungere, er vi helt afhængige af privatbilerne, hvis vi vil have et livsmønster, der nogenlunde ligner det, vi har nu. Men vi vil gerne tilrettelægge politikken, så vi lærer at bruge personbilerne rigtigt.

Højere benzinpriser kan vi ikke gennemføre af hensyn til grænsen til Tyskland. Roadpricing og mere energirigtige bilmotorer er løsninger, der er ganske gode, og som vi går stærkt ind for, men som bare er for længe undervejs. Alle tre emner er i øvrigt ganske gode emner for et samarbejde i EU.

At bygge flere broer for at nå målsætningen er vel også sådan næsten at overdrive spøgen. Man kan selvfølgelig begynde at overveje, om vi skulle lægge én Storebæltsbro mere ved siden af den, vi nu har, og så regne på, hvor meget det så kunne reducere CO₂-udledningen, for det er jo nogenlunde sådan, man regner på det. Jeg er ikke helt sikker på, at det holder.

Men der er andre elementer, vi kan bruge. Det ene er at sætte brotaksterne over Storebæltsbroen sådan, at de opfylder det oprindeli-

ge forlig: at det prisreguleret netop skulle koste det samme at komme over Storebæltsbroen, som det kostede at komme med færgerne.

Det betyder ikke, at broen ville blive tom for biler, og at de alle sammen ville benytte Kattégatfærgerne i stedet for. Højere brotakster kunne kombineres med lavere havnetakster, og her tænker jeg ikke på havnetaksterne for de færger, der sejler indenlands over Kattégat, men på de færger, der betjener Skandinavien.

Kendsgerningen er, at medens man er blevet enig om at sætte brotaksterne på Storebælt ned, så har man sat havnetaksterne op. Det betyder, at rederier, der har investeret i færger i tillid til aftaler, nu må se, at deres kundegrundlag smuldrer, at lastbilerne trækker ned gennem Sverige for at køre over broerne i stedet for.

Der er andre virkemidler:

Den grønne ejerafgift, som er en ganske udmærket idé, er bare ikke grøn nok. Det vil sige, den er ikke differentieret nok, den virker ikke tilstrækkeligt, den kan forstærkes.

Så skal der selvfølgelig investeres mere i kollektiv trafik dér, hvor der er et trafikgrundlag for det. Den skal virke, der skal være lavere priser, og der skal f.eks. investeres i parkeringspladser ved banegårdene, så man kan lære at bruge bilen og toget i sammenhæng.

Flyafgift vil vi meget gerne være med til på national flyvning. Den flyrute, der giver mest i øjeblikket, er flyruten på Nordjylland, og det er i virkeligheden skat på Nordjylland, så det er ikke nogen god idé. Den har ikke haft adfærdregulerende virkning. Flytrafikken på Nordjylland er ikke faldet, selv om Storebæltsbroen er åbnet og togtrafikken er blevet bedre, og selv om man altså har indført passagerafgiften. Så det viser, at det kun er en skat, den har ingen adfærdregulerende virkning.

Man kunne hente de samme penge ind - 40 mio. kr. koster passagerafgiften på Nordjylland - bare ved at hæve taksten med 10 kr. pr. bil, der kører over Storebælt, og det vil have en adfærdregulerende effekt, selv om det selvfølgelig er for lidt.

En anden lille uskyldig ting: Man kunne pålægge virksomheder at avertere om den kollektive trafik omkring virksomheden. Det vil øge opmærksomheden på, at kollektiv trafik i virkeligheden kan bruges, og øge opmærksomheden på, at den måske kan bruges, sådan at man kunne hjælpe hinanden med at få den til at fungere. I stedet for at give ubeskattede parkeringspladsbilletter, som man gør i eksempelvis

København, kunne man måske også overveje, at virksomheder skattefrit kunne give frikort til kollektiv trafik til den rute, som de skulle bruge for at komme på arbejde.

Der er masser af instrumenter, som vi kan bruge uden at anfægte EU, og som kunne medvirke til, at vi kunne opfylde CO₂-målsætningen.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Ja, jeg stiller mig lidt undrende. Mig bekendt har de nordjyske folketingsmedlemmer fået alt, hvad de skulle have, ved Storebæltsforliget. Der var ingen krav om reguleringer af nogen som helst færgesejlad i Nordjylland. På intet tidspunkt har det været blandet ind i nogen som helst trafikbehandling i forbindelse med Storebælt, idet man altid har sagt, at grænsen går ved Randers. Det er påvirkningsgrænsen, og derfor er det ganske urealistisk at begynde at blande Stena Lines sejladser til Norge og Sverige ind i Femer Bælt-forbindelsen og Storebæltsforbindelsen og deres takster.

Jeg kan ikke se, der er nogen som helst rigtighed i det her, og det har aldrig nogen sinde været fremført fra Nordjylland. De fik, hvad de skulle i det forlig, og det er helt i orden, og det skal vi nok leve op til.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Jeg vil gerne spørge hr. Ole M. Nielsen: Når man taler om at få højere brotakster for biler, er det, fordi man gerne vil have flere biler til at sejle med færger? Jeg har netop fået oplyst i dag, at brændstofforbruget er betydelig mindre, når man kører over, end når man sejler over. Er det sådan, at hr. Ole M. Nielsen ligesom SF og Enhedslisten synes, at nu skal vi have flere, måske flere hurtigfærger, til at sejle over?

Man ved nok, at brændstofforbruget er betydelig større dér, men det er måske en del af den miljøprofil, som man vil forsøge at skabe sig også i Kristeligt Folkeparti?

(Kort bemærkning).

Ole M. Nielsen (KRF):

Til hr. Ikast: Nordjylland har fået det, vi skulle. Sådan med meget slid og møje får vi også vore motorveje. Men det er en kendsgerning, at man er løbet fra Storebæltsforligets bestemmelse om, at det skulle koste at komme over Storebælt, li-

gesom det kostede at komme over med en færge.

Så sammenholder jeg det bare med, at man i mellemtiden har hævet havnetaksterne på Frederikshavn Havn, sådan at Frederikshavn Havn giver et meget, meget stort millionbeløb i overskud hvert år, specielt betalt af Stena Line og til dels Color Line med det resultat, at lastbiltrafikken nu går ned igennem Sverige og kommer til det endnu stærkere, når vi får Øresundsbroen på plads. Det er uhensigtsmæssigt med hensyn til CO₂-udledning, og det er det, vi snakker om her i dag. Så jeg tillader mig bare at hægte nogle praktiske ting sammen, og hvis man indrettede dem rigtigt, kunne man reducere CO₂-udledningen.

Så til hr. Heiselberg: Jeg vil bare minimere biltrafikken. Jeg vil ikke have genet flere over på færgerne, jeg vil bare have, at vi tænker os en lille smule mere om, inden vi tager en smuttur, og måske vælger den kollektive trafik i stedet for, som vi skal investere i, sådan at den er til at bruge, og så vi kan være i togene.

Så vil jeg gerne orientere hr. Heiselberg om, at den landsdel, som hr. Heiselberg repræsenterer, nemlig Nordvestjylland, Viborg Amt, Thy, også bliver ramt af, at det er for billigt at komme over Storebælt. Det styrker nemlig de centrale egne af landet til ulempe for de decentrale egne af landet. Og man kan spørge hr. Heiselberg, hvor byggefirmaerne i hele Jylland har noget at lave i øjeblikket. Det har de i Århus og i trekantområdet; det er dér, udbygningen sker.

Der er en meget stærk skævvridning af Danmark på vej, bl.a. fordi det er blevet så snildt at komme sammen i de centrale dele af landet. Det sætter os i yderområderne bagefter, og det burde vi faktisk have en fælles interesse i at modvirke.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Det var jo aftalen om Nordic Link fra Hirtshals til Vestnorge og fra Frederikshavn til Østnorge og til Göteborg. Den aftale om, at man sender trafikken igennem dér, er jo gået igennem det norske Storting. Derfor skulle vi bygge de to nordjyske motorveje, og det har vi levet op til. Så der har aldrig nogen sinde været noget som helst, der kunne sammenblandes med havnetakster. Vi har haft rigeligt med aftaler rundt omkring i landet, da vi skulle lave Storebælt.

Og i øvrigt, hvis man fraskriver de rabatter, der i forvejen blev givet til erhvervslivet, er de indkalkuleret i de priser, der ligger på Storebælt, og det er inden for ganske få kroners nøjagtighed den pris, man betalte før, hvis man havde de rabatter, som nu gives inden for færgefarten.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Det er jo en fuldstændig syg teori, at det skulle gå ud over vestjyderne i Viborg Amt, hvis det er sådan, man ikke hæver brotaksterne med ca. 10. kr. for at komme over. Det har overhovedet ingenting at sige.

Det, der er en fordel for alle parter i vort land, er, at man kan komme så billigt og så effektivt frem i trafikken, som det overhovedet er muligt. Og der er lagt afgifter nok på af alle slags, både registreringsafgifter og bilafgifter, som vi har talt om her i dag. Så jeg synes ikke, at Kristeligt Folkeparti skal bidrage til, at det skal give et alibi til, at man kan sætte nogle afgifter op fra venstrefløjspartiernes side.

(Kort bemærkning).

Ole M. Nielsen (KRF):

Til hr. Ikast igen: Jeg omtaler ikke andre aftaler end Storebæltforligets aftaler om takster på Storebælt, og så nævner jeg, at det, at man har sat taksterne ned dér, er i modstrid med, at man samtidig hæver havnetaksten. Det er ikke på trods af nogen aftale, det er vi helt enige om. Det er bare utrolig uhensigtsmæssigt i forhold til de mål, som jeg gerne vil opfylde, nemlig at Nordjylland ikke bliver en blindtarm, og at vi sænker vores CO₂-udledninger.

Og det er da rigtigt, at 10 kr. – det er til hr. Heiselberg – ekstra på Storebælt ikke er nok. Nej, nej, men Storebæltstaksterne er også mere end 10 kr. for lave. Det er en kendsgerning, at der sker en skævvridning af vort land, fordi de centrale dele nu bliver rigtig styrket, og det skal vi ikke misunde dem, men det er bare utrolig uhensigtsmæssigt, at de decentrale dele af landet kommer bagefter. Det bliver de centrale dele af landet heller ikke ved med at være glade for. Det er jo utrolig træls for de centrale og de stærke dele af landet, hvis den elektroniske pengeoverførsel kun fungerer en vej, nemlig fra det centrale ud til det decentrale. Vi skulle helst have råd til at putte noget i den anden ende også.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Jeg ved ikke, om jeg ikke har fået skældud nok i årenes løb for de to nordjyske motorveje. Jeg synes, det er rigtigt, de skal være der. Det er den erhvervsfremme, som man lavede til Nordjylland, og det var det, nordjyderne ønskede, og det bliver ikke nogen blindtarm, for når hele den norske og den svenske trafik skal gå ned igennem de to hovedakser, så bliver det et led i de europæiske motorveje til Centraleuropa. Jeg kan ikke se andet, end at det er en stor fordel for Nordjylland på alle måder.

Afgiften i havnen skal man tale med regeringen om. Så må Kristeligt Folkeparti jo komme med et forslag til at sætte den ned, og så må vi stemme om det.

(Kort bemærkning).

Ole M. Nielsen (KRF):

Nu har jeg faktisk aldrig været af den formening, at motorveje sikrer erhvervsudvikling, men det er da kedeligt, at når vi får motorvejene, at vi ikke har noget at bruge dem til.

Det er helt klart, at med den takststruktur, man har nu, reducerer man færgetrafikken og trækker trafikken ned igennem Sverige over broerne i stedet for. Det kan man se, og man kan spørge færgerederierne, og det kommer der tal frem på her i den ganske nærmeste fremtid.

I øvrigt har jeg bedt ministeren om at komme med en opstilling over udviklingen i henholdsvis brotakster og havnetakster, så vi kan se, hvad det er, der sker. Men vi kan måle det på de helt konkrete tal, at trafikken over Frederikshavn Havn falder nu, og den har givet et drabeligt overskud til staten i mange år.

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Jeg vil gerne takke ordførerne for bidragene til debatten. Ikke mindst synes jeg for jernbanens fremtid synes jeg har været rørende. Jeg vil sige, det også er nødvendigt. Et effektivt kollektivt trafiksystem, også for godset for så vidt, er et væsentligt element også i en strategi for at nedbringe transportsektorens CO₂-bidrag.

Så lige til en enkelt bemærkning til den sidste ordveksling her imellem ordførerne fra Kristeligt Folkeparti og fra Det Konservative Folkeparti:

Det er klart, at når man tager et anlæg i brug som Storebælt, så rykker det på trafikmønstrene, og det kan være vanskeligt at regne det hele

ud på forhånd, selv om vi har gjort store anstrengelser i det år, der ligger op til, at broerne er taget i brug, og selv om der er gjort store anstrengelser for at regne ud, hvad der ville ske med trafikken, i det øjeblik den faste forbindelse var taget i brug, og det gælder både på jernbanesiden og på vejsiden. Men det er vanskeligt, og der er ingen tvivl om, at det har effekter langt ud over de helt nære omgivelser.

Jeg vil godt komme med nogle enkelte få ekstra bemærkninger omkring Storebælt i relation til taksterne. Det er jo rigtigt, at der blev lavet en aftale i 1996, som indebar en reduceret betaling i forhold til det oprindelig forudsatte for at passere broen, men det gjaldt jo ikke bare for bilerne. Det gjaldt også for togdelen, og man skal huske i den her debat, at da fik man faktisk også reduceret betalingen for togsiden, hvilket har været helt afgørende for den succes, som DSB har med at sende både passagerer og gods, men især passagerer, over Storebælt.

Hvis vi skal se på den oprindelige sammenhæng, der var til færgetaksterne, må vi jo nok i sandhedens navn i dag sige, at der ikke er så meget sammenhæng mere i forhold til de oprindelige færgetakster, som var udgangspunktet. Men vi vurderer jo hele tiden broens økonomi og har jo hele tiden det for øje, at den skal være fuldt brugerbetalt.

Derfor skal vi også om et årstid igen vurdere selve niveauet for taksterne på Storebælt med henblik på at sikre, at broen har en sund økonomi, som gør, at man kan finansiere tilbagebetalingen over et acceptabelt antal år. På nuværende tidspunkt er der ingen faresignaler, om jeg så må sige, men det er vigtigt, at vi løbende følger med udviklingen og følger den økonomiske udvikling på den faste forbindelse over Storebælt.

Men med hensyn til virkningen og betydningen for CO₂, tror jeg nok, at dér, hvor det virkelig kan flytte noget den ene vej eller den anden vej, er, når broen er tilbagebetalt. Så kan man jo sige, at der er en valgmulighed. Men det er jo for kommende generationers beslutningstagere at tage stilling til, når broen er færdigfinansieret, om det så skal være frit at køre over, eller om der stadig væk skal være en afgift. Det er virkelig noget, der vil få en betydning, men det er jo noget, der først skal tages stilling til til den tid, og det ligger jo 30, 40 år ude i fremtiden. Så det tror jeg slet ikke, vi skal bekymre os om i Folketinget i dag.

Omkring problemstillingen med CO₂ i det hele taget har Danmark jo forpligtet sig internationalt, og det har vi jo gjort på lige fod med andre europæiske lande, til at reducere CO₂-udslippet, og derfor har vi selvfølgelig også en pligt til at sørge for, at transportsektoren bidrager til den reduktion.

De fleste og også ordførerne i dag erkender, at vi her har en opgave. Til gengæld kan Danmark jo også nyde godt af internationale europæiske beslutninger, som bidrager til at reducere CO₂-udslippet. F.eks. den konkrete aftale med automobilindustrien, selv om vi ikke synes, den var god nok, skrap nok, er jo klart et fremskridt, som vi selvfølgelig skal drage nytte af, også i det danske regnskab.

I det hele taget er teknologiske forbedringer af transportmidlerne et meget væsentligt element til at reducere CO₂-udslippet, og derfor skal vi selvfølgelig også her være meget ihærdige ikke mindst i det europæiske samarbejde for at fremme den slags.

Men også teknologien brugt på anden måde, f.eks. smarte systemer med betaling for vejbenyttelse, hvor vi kan gøre forskel på, om det er miljøbelastende transport eller ej, om det er på tider og steder, hvor det er særdeles miljøbelastende, er jo noget, vi skal analysere nærmere på og finde ud af, hvordan vi kan bruge, og med hvilken styrke disse nye muligheder kan anvendes, og hvor meget der så kan regnes ind i CO₂-regnestykket.

På samme måde er det også med den grønne ejeravgift. Den er jo forholdsvis ny, og på nuværende tidspunkt kender vi ikke fuldt ud effekten af den grønne ejeravgift, men den rummer jo netop det i sig, som jeg har hørt, måske nok lidt overraskende, en række af de borgerlige ordførere har efterlyst, nemlig at det skal være relativt billigere at købe de små biler, der er energieffektive.

Det var jo netop den omlægning, vi lavede med den grønne ejeravgift, som nu har givet os nogle nye håndtag, og som vi så kan vurdere mulighederne for at skrue lidt ekstra på. Men jeg skal lige erindre om, at der var nogle partier, som her har talt for det her synspunkt, der faktisk stemte imod den grønne ejeravgift, og det kan selvfølgelig undre.

Men det er vigtigt, at vi får analyseret, hvordan vi kan bruge de forskellige virkemidler til at begrænse CO₂-udslippet fra transportsektoren. Der er jo ikke kun afgifterne, det er også den kollektive trafik. Det er ikke helt ligegyldigt,

hvad det er for sider af den kollektive trafik, vi styrker. Der er forskel på effekten, også den miljømæssige virkning af det.

Vi skal også have fremmet mere cykeltrafik, det er der klare muligheder i. Vi udvikler i øjeblikket en cykelpolitik, også sammen med kommunerne. Men hvor stor effekt kan vi tillægge det i det her regnskab? Det har vi også brug for at blive lidt klogere på.

Regeringen ønsker at give kommunerne bedre mulighed for at regulere trafikken i byerne både med økonomiske og fysiske virkemidler. Det skal gerne skabe nogle bedre bymiljøer og dermed også bedre velfærd for dem, der bor og arbejder i byerne, men også det er jo et væsentligt element i spørgsmålet om vores CO₂-regnskab fra biltrafikken.

Den fysiske planlægning ligesådan. Det er væsentligt her, at vi har øje for nogle langsigtede virkninger, hvor vi med den fysiske planlægning begrænser behovet for pendlertransport og sikrer, at den, der så sker, i høj grad sker med fælles kørsel eller på cykel.

Information til borgerne om konsekvenserne af deres transportvalg er også en væsentlig faktor. Det betyder både noget for trafiksikkerheden, for forureningen og for CO₂-udslippet. Der er i debatoplægget nogle interessante eksempler på, hvilke CO₂-effekter der er af forskellige handlinger, og måske var det en idé, at vi lavede et lille regneark og gjorde det tilgængeligt på Internettet, hvor den enkelte kan få testet, hvad vedkommendes forskellige transportvalg koster samfundet på CO₂, men også på f.eks. ulykkesrisici og forurening.

Konkret information, forbrugeroplysning giver vi til bilkøberne, og det kan selvfølgelig hele tiden forbedres, og vi skal også supplere forskellige andre steder, hvor folk er motiverede for at få mere information om transportprodukter.

Den dialog, der med det udsendte debatoplæg er taget hul på, og som jeg også ser den her debat som et led i, synes jeg er uhyre vigtig. Vi må sande, at det ikke er let. Der findes ikke en given konklusion. Hvilke virkemidler virker bedst, hvor stærkt virker de og i hvilken sammenhæng?

De analyser og flere, som debatten vil afsløre er relevante, vil selvfølgelig blive gennemført og blive en del af det bebudede virkemiddelkatalog som grundlag for de nødvendige politiske beslutninger.

Jeg vil gerne takke for inspirationen i dag fra de politiske partier, og den inspiration vil naturligtvis også indgå som et bidrag til debatten i de kommende måneder. Og så håber jeg, at Folketingets partier, når vi når så langt, også er villige til at bidrage til de beslutninger, der så vil følge.

Første næstformand (Birte Weiss):

Hr. Søren Kolstrup, ordføreren for forespørgsma-

Søren Kolstrup (EL):

Vi har oplevet en debat, der så vidt jeg kan se deler Folketinget op i tre hovedgrupper.

Der er en gruppe, som er båret af en vældig teknologioptimisme. Man mener, man kan læne sig tilbage og så håbe på, at en ny og mere fager teknologi kan bære os fremad.

Så er der en anden gruppe, som hele tiden siger: Tøv en kende, tøv en kende, der skal debatteres, og der skal debatteres rigtig grundigt, men som ikke har nogen, må vi mildt sagt sige, så klare udmeldinger.

Endelig er der den gruppe, som jeg selv tilhører, som har sagt: Jamen skal vi nå målene, så kan det ikke nytte noget, vi udskyder dem eller læner os tilbage og tror på en ny fager verden, der pludselig år 2004 kan redde os. Så er vi forpligtet til at gøre noget her og nu.

Hvad angår den første gruppe, der er præget af teknologioptimismen, synes jeg, at dens fremmeste talsfolk findes hos hr. Donner, hr. Heiselberg, hr. Ikast, der jo hver på sin måde har givet sit bidrag til at tro på, at vi ikke behøver at gøre ret meget politisk.

Man kan så at sige sige, at hvad angår CO₂-politikken, er den her debat overflødig, og det er den jo bl.a., fordi vi pludselig har fået et colombusæg, nemlig at broerne nu har reddet CO₂-politikken.

Såfremt denne politik er korrekt, er der én løsning for det her land, og det er at bygge flere broer. Jeg forventer, at det borgerlige Danmark kommer med en broplan, hvor der kommer langt mere gang i den: Byg bro, byg bro, og så kan man overflødiggøre de her debatter.

Hvis det er et korrekt synspunkt, må vi også sige, at så er verden virkelig blevet let, for så behøver vi i virkeligheden ikke f.eks. hr.

Heiselbergs små biler. Hr. Heiselberg havde en løsning, der hed fra store biler til små biler, men hvis broerne er så eminent, som de er, så be-

høver vi faktisk blot flere broer, og de skaber jo arbejdspladser.

Jeg må gøre opmærksom på, at et sådant synspunkt, som jeg påpegede tidligere, jo hører til i en meget, meget lukket modelverden, der fjerner sig fra den her smudsige verden, og som ikke tager hul på det, der er det alvorligste i den her diskussion, nemlig at bropolitikken er med til at underminere trafikpolitikken ved at etablere flere og flere stangspring.

Jeg synes i den forbindelse, det er vigtigt at få en undersøgelse, der meget, meget nøje dokumenterer, at lavere billetpris medfører flere biler og medfører et større merprovenu og så medvirker til at underminere DSB's politik. Det synes jeg vi savner en analyse af, en analyse, der rækker ud over bro og bælt.

Derefter må jeg vende mig mod den gruppe her i Folketinget, og det er jo så koncentreret omkring Socialdemokratiet, der har valgt at udskyde debatten. Hvis man nu for en stund lever sig ind i Socialdemokratiets univers, ifølge hvilket man gennem flere konferencer måske kan skabe nogle lyspunkter, så synes jeg, det er væsentligt at holde fast ved det, som trafikministeren omtalte – og det synes jeg er vigtigt at få en bekræftelse på – nemlig at nu skal der så analyseres virkemidler. Jeg forstod ministeren sådan, at nu kommer det an på en totalt fordomsfri debat, der indebærer, at man undersøger virkemiddel for virkemiddel, og det virkemiddel, der viser sig at være det mest effektive til en CO₂-nedsættelse, jamen det vil vi selvfølgelig prøve at satse på.

Hvis det er tilfældet og man virkelig i næste folketingssamling er indstillet derpå, jamen så kan jeg ikke se andet, end at så må vi jo kunne samles om et øjeblik om et forslag til vedtagelse, som vil blive fremsat senere hen under den næste forespørgselsdebat.

Jeg skal lige lade en bemærkning til falde omkring Det Radikale Venstres perspektiver. Jeg synes, det var vigtigt for den her debat at konstatere, at Det Radikale Venstre ubetinget uden et eneste forbehold fastholdt 2005-målsætningen. Jeg forstod Det Radikale Venstre sådan, at man også var indstillet på at finde de virksomme midler. Det er en debat, som er vigtig, og jeg går ud fra, at Det Radikale Venstre er indstillet på at gå planken ud med det synspunkt, teknisk og politisk.

Til sidst skylder jeg at sige, at CD jo tilsyneladende ikke er gået fra borde i dansk politik. Jeg havde måske troet en overgang, at man

havde ændret kursen lidt omkring miljøpolitikken og bilpolitikken, men alt er ved det gamle, ja, så meget ved det gamle, at man måske er på vej til at forlade den parentes, som CD blev fedtet ind i i 1995-96. CD er tilsyneladende ved at gå enegang igen på CO₂-området og melde sig ud af den debat.

Jeg skal så i øvrigt gøre opmærksom på, at det fremsatte forslag til vedtagelse for denne debats vedkommende er trukket tilbage til gunst for en fællesnævner, der vil blive åbenbart i den næste debatrunde.

Første næstformand (Birte Weiss):

Det af hr. Søren Kolstrup fremsatte forslag til vedtagelse er taget tilbage. Ønsker nogen at optage det? (Ophold). Da det ikke er tilfældet, er forslaget til vedtagelse bortfaldet.

Hermed sluttede forespørgslen.

Den næste sag på dagsordenen var:

4) Forespørgsel nr. F 23:

Forespørgsel til trafikministeren: »Vil regeringen udarbejde en ny sammenhængende trafik- og miljøhandlingsplan indeholdende de nødvendige love og bekendtgørelser, som kan opfylde CO₂-målsætningen på trafikområdet i året 2005, og vil transport af farligt gods indgå i denne plan?«

Af Margrete Auken (SF) m.fl.

(Forespørgslen anmeldt 16/12 98. Fremme af forespørgslen vedtaget 12/1 99).

Begrundelse

Margrete Auken (SF):

Som det er fremgået af de sidste timers debat, så har regeringen jo ret alvorlige problemer med at leve op til sine egne planer og klare sine internationale forpligtelser over for CO₂-nedskæringerne. Vi har hele tiden vidst, at trafikken voldte de største vanskeligheder, og vi har desværre også vidst, at det har knebet med handlekraften.

Allerede i 1996 fremlagde regeringen en handlingsplan for reduktion af transportsektorens CO₂-udslip. Dens vurdering var dengang, at det var muligt at stabilisere CO₂-

udslippet på 1988-niveauet i 2005, hvis bare benzinpriserne steg i nogenlunde samme takt som energieffektiviteten for nye personbiler.

SF troede ikke, at denne CO₂-strategi var tilstrækkelig og kunne stå alene, og det har som bekendt heller ikke været tilfældet. Forudsætningerne for regeringens nugældende trafikhandlingsplan er brudt sammen, og i mellemtiden er CO₂-udslippet i dag steget 19 pct. over 1988-niveauet, og den seneste prognose siger, at vi får en 25-pct.-stigning i år 2005, hvis altså ikke der gøres noget.

Det mest aktive, der har været gjort for at imødegå denne udvikling, har været at holde konferencer. Det er der jo ikke noget i vejen med, tværtimod er det helt nødvendigt med en grundig drøftelse af så besværlige problemer, hvis såvel målsætning som virkemidlerne skal blive ordentlige. Men på et eller andet tidspunkt må der altså sættes handling bag. I SF mener vi, at det tidspunkt for længst er kommet, men vi frygter og har jo desværre også fået det bekræftet nu, at regeringen sandsynligvis atter engang frygtsomt vil holde sig til opremsning af virkemidlerne. Der var jeg så glad for ministerens sidste svar, hvor der kom lidt flere virkemidler end bare roadpricing.

Disse opremsninger og konferencer ender med at blive en bremse for en miljørigtig transportudvikling, for folk orker snart ikke at høre mere om det, og mange tror oven i købet, også mange her i denne her sal, at regeringen er gået i gang med at vende udviklingen. Der er oven i købet nogle i regeringen, der tror det selv. Jeg hørte forleden dag i en debat herinde under en af de mange konferencer skatteministeren først konstatere, at man ikke havde vendt udviklingen og det gik den gale vej, og bagefter remsede han alting op og så meget tilfreds ud og sagde: Se, det går godt.

Vi har i øvrigt også i denne debat rejst spørgsmålet om farlige transportere. Det hørte vel i grunden mest med i den del af debatten, der drejede sig om broerne, men var jo ikke med dér.

Man kan sige, at man i vores debat her i dag også godt kunne have ønsket sig en lidt bedre koordinering på mange leder og kanter, så vi havde fået det overstået.

Men jeg vil da godt i forbindelse med det farlige gods minde om, at miljøministeren fremlagde en miljøpolitisk redegørelse, hvor man havde introduceret begrebet »produktorienteret miljøpolitik«. Man kunne altså på samme måde