

[Energiministeren]

en forpligtelse til at sørge for, at Danmark er forsynet med den nødvendige energi. Det er derfor, jeg tager lidt forsigtigt på de firkantede krav om, at nu vi fra en bestemt dato skal sige stop for dit og dat.

I øvrigt tror jeg, hr. Riishøj er opmærksom på, at man, hvis man nu valgte f.eks. at renovere et eksisterende ældre kulfyret kraftværk og gjorde det ikke ved at sætte et nyt kulfyret kraftværk ind, men ved sætte et gasfyret værk ind, kan opnå en halvering af investeringsomkostningerne og kan få en elproduktion, der miljømæssigt er langt at foretrække frem for det, vi har nu. Det er den slags diskussioner, jeg i højere grad interesserer mig for end spørgsmålet om, hvornår vi skal sige stop til store anlæg, hvornår vi skal sige stop til mindre anlæg, og den type krav.

Men jeg synes, det er vigtigt at konstatere, at der uanset den debat, vi nu får om dette enkelte område, er en overordnet enighed om målsætningen: at reducere elforbruget så meget, som det overhovedet er muligt, og dernæst at fremsætte den nødvendige el på den miljømæssigt mest forsvarlige måde.

(Kort bemærkning).

Riishøj (SF):

Jeg vil bare gøre opmærksom på, at det, jeg nævnte, var et moratorium for kulfyret kraftværkskapacitet, og at det var det tilsagn, jeg bad om. Hvis man kan omstille energiproduktionen til at være mere miljøvenlig og give mindre miljøbelastning, er det naturligvis en anden sag.

Og så ganske kort om EF-afgifterne: Jeg forstår det stadig væk sådan, at energiministeren har den opfattelse, at vi i hvert fald i en pæn år-række endnu har vores, skal man sige politiske handlefrihed på energifgiftsområdet. Hvis der foreslås en forhøjelse af visse afgifter, bliver der altså ikke nogen argumentation fra regeringens side om, at vi ikke kan gennemføre den af EF-hensyn.

Trafikministeren (Knud Østergaard):

Der er under debatten fremført nogle bemærkninger om transportafnittet i regeringens handlingsplan; jeg kan måske udtrykke det sådan, at flere af ordførerne har følt sig lidt usikre i trafikken. Det vil jeg prøve på at råde bod på ved at sige, at det på den tid, der har været til

rådighed, ikke har været muligt at opstille mål for en bæredygtig udvikling på transportområdet.

Når der skal fastlægges et bæredygtigt mål for transportsektorens udvikling og udarbejdes en handlingsplan for, hvordan dette mål kan søges opnået, er der mange forhold, der skal tages i betragtning. Det er ikke, som nogen måske kan tro, kun et spørgsmål om at stille forslag om udbygning af cykelstier, af veje og af kollektiv transport.

Hvis man skal undgå, at transportsektorens nuværende energiforbrug stiger, vil det være nødvendigt at vurdere en meget bred vifte af initiativer såsom hastighedsgrænser, trafikstyring, skatter, afgifter, forureningsbegrænsende foranstaltninger og energirigtig brugeradfærd – for blot at nævne nogle af de forhold, der kan tages i betragtning.

Samtidig er det vigtigt at sikre, at de forskellige handlingsmuligheder kan få den ønskede virkning i samspil med hinanden, ligesom det er nødvendigt at overveje de mulige handlingsforslags sammenhæng med etableringen af det indre marked i EF, med erhvervenes konkurrencesituation m.m.

Jeg er glad for at kunne oplyse, at jeg nu har igangsat arbejdet med transporthandlingsplanen. Da der ikke kun skal overvejes handlingsmuligheder inden for Trafikministeriets område, har jeg taget skridt til at nedsætte et embedsmandsudvalg med repræsentanter for Skatteministeriet, Industriministeriet, Miljøministeriet, Energiministeriet, Justitsministeriet, Finansministeriet, Udenrigsministeriet og Statsministeriet.

Udvalget skal vurdere de forskellige handlingsmuligheder, der er skitseret i transportafnittet i handlingsplanen for miljø og udvikling. Eventuelle andre handlingsmuligheder vil naturligvis også blive vurderet under arbejdet, og udvalgets arbejde vil blive koordineret med Energiministeriets udarbejdelse af energihandlingsplanen og med det under Skatteministeriet nedsatte udvalg om skatte- og afgiftstekniske muligheder for at påvirke borgernes adfærd.

Det er min hensigt at fremlægge handlingsplanen for transportområdet i marts-april 1990.

(Kort bemærkning).

Knud Lind (FP):

Jeg har tidligere citeret sætningen om, at det