

[Margrete Auken]

Men hvis ministeren nu mener det, er det så en ren brugerbetaling, og betyder det bare, at man flytter tilskuddene til den kollektive trafik eller på anden måde beskærer i amters og kommuners tilskud? Det ville jeg godt have haft nogle meldinger på, fordi det er blevet meget tydeligt, siden vi havde førstebehandlingen sidste gang, at det er den intention, der ligger bag ministerens tilslutning.

Dermed ikke være sagt, at vi ikke kan bruge de her penge også til at klare nogle af de daglige ting ved den kollektive trafik. Vi foreslår, at det skal holdes skarpt adskilt, det ser jeg helst, men det er da klart, at man godt kan tænke sig, at der kommer lidt mere spil imellem det, og det var bl.a. den debat, jeg havde håbet at vi kunne få frem.

Vi bliver nødt til at fremsætte det her forslag i én uendelighed, til kommunerne får lejlighed til at gøre, som de vil, og ikke som i dag er forhindret af en lovgivning i Folketinget, som forbyder dem at gøre det, en utidig indblanding fra Folketingets side, som jeg synes at et Venstre, at et CD, at De Konservative og jo altså et eller andet sted Det Radikale Venstre bør gøre hvad de kan for at få stoppet.

Men at de øvrige partier, bortset fra Socialdemokratiet og, så vidt jeg kunne høre det, Det Radikale Venstre, ikke kunne forstå, hvorfor vi stadig mener, at kommunerne skal have lov til at indføre miljøafgift, og at vi hurtigst muligt skal give dem lov til det, vil jeg ikke svare yderligere på. Jeg håber på, at de, der skal have budskabet, i hvert fald fra SF har fået det med, at vi har lagt det frem igen, og at vi får denne her første behandling og forhåbentlig også en anden og tredje behandling.

Det kunne jo være, at vi kunne få ministeriet til at begynde at besvare spørgsmål. Vi hørte jo her i dag i spørgetiden, at de simpelt hen stod på den anden ende for at besvare to spørgsmål fra i foråret. Det har afstedkommet det rene kaosovre i Trafikministeriet, at der var et par spørgsmål, der skulle besvares. Nu kan det være, at det dér kaos har afstedkommet, at man er ved at indarbejde nye rutiner derovre, så man mener, at spørgsmål fra Folketinget skal besvares. Ellers må vi jo benytte de kanaler, vi har, til måske at få Trafikministeriet til at fungere.

Men lad os nu sige, at vi får gang i ministeriet, vi får tingene til at fungere, vi får ministeren til i hvert fald at respektere Folketinget så me-

get, at han sørger for, at spørgsmålene bliver besvaret. Så er vi forhåbentlig i den situation, at vi kan få det her forslag igennem, om ikke andet så når den bebudede redegørelse kommer, som vi har meget store forventninger til på baggrund af, hvad vi hører fra Trafikministeriet om trafik og miljø. Jeg kan forstå, at nu kommer den så først til sommer. I begyndelsen skulle den komme tidligt i 1990, men jeg kan forstå, at man har sine vanskeligheder, når man må stå på den anden ende, bare fordi man skal besvare nogle spørgsmål. Så går det da helt galt, hvis man ligefrem skal udarbejde en redegørelse, oven i købet hvis det skal være en redegørelse på det samme niveau som regeringens Handlingsplan for Miljø og Udvikling. Den vil jeg godt henvise til her.

Det var faktisk en god redegørelse. Den var på energi- og trafiksidens fremragende. Jeg har med stor glæde benyttet mig af den mange steder rundt om i landet og i udlandet. Jeg har sagt: Nu skal I bare se en progressiv regering, vi har. Og så har jeg læst op, og noget af det kan oversættes, og folk bliver målløse: Det var utroligt. Er I kommet så langt i den danske trafikmiljødebat? Ja, siger jeg, det er jeg sikker på. Så må jeg selvfølgelig sige, at man bliver lidt bekymret, når man hører, hvordan de ordførere fra de borgerlige partier, der konkret beskæftiger sig med det, har sat sig ind i sagen.

Her vil jeg godt sige til hr. Helge Adam Møller, at det altså er ren fiktion at tro, at katalytisk efterbrænding – det siger regeringen i øvrigt også i sin handlingsplan – kan løse vores problem. Jeg synes, at hr. Helge Adam Møller skulle læse regeringens handlingsplan og derved blive klar over, at det er nogle helt andre virkemidler, der skal til – det står der – hvis vi skal have nedbragt trafikken. Jeg er enig med ministeren i, at det er en vifte af tiltag. Katalytisk efterbrænding er en udmærket ting, men det løser ikke ret mange problemer. Det nedbringer kvælstofudslippet, men de andre udslip nedbringes jo ikke, og først og fremmest nedbringer det ikke kultveilteproduktionen, og det er altså denne alvorlige drivhuseffekt, som trafikken er den alvorligste bidrager til, og den er stigende. Med hensyn til energiforbrug og kultveilte bliver trafikken i løbet af meget kort tid virkelig hovedskurken, medmindre vi gør noget radikalt i denne her sag.