

[Anne Birgitte Lundholt]

tilskudsordning i 1998 skal arbejde 2,4 timer for at betale 1 times indsats, mens man med K's og V's forslag om et fradrag kun skal arbejde 1,3 timer for at betale 1 times indsats. Det vil sige, at Finansministeriet opgør vores virkning til, at man kan købe dobbelt så meget servicearbejde for den samme indsats ved en fradragordning.

Samtidig vil jeg sige, at det egentlig er en underlig indstilling til forlig, hr. Bilgrav-Nielsen viser her. Han lægger op til forhandling om forlig med K og V, men samtidig hørte vi i går nogle kraftige udfald mod, at K og V har foreslået, at et forlig vedrørende katastrofe- og miljøbistanden – et forlig, vi vedstår – skulle tages af ulandsbistanden. Det skulle nærmest være udtryk for forligsbrud, at vi stillede dette forslag. Samtidig kan hr. Bilgrav-Nielsen stå heroppe og sige, at en plan, der er udgivet af regeringen, blot er et oplæg til forhandling med forligspartierne. Jeg går ud fra, må jeg sige til hr. Bilgrav-Nielsen, at begge parter kan behandle forslag ens.

(Kort bemærkning).

Grove (KF):

I trafikhandlingsplanen står der på s. 60: »Det er derfor regeringens mål, at cykeltrafikens andel af persontransportarbejdet øges frem til 2005. Dette skal primært ske ved, at korte bilture overflyttes til cykelture, men også ved at længere bilture konverteres til kombinationer af cykel og kollektiv trafik.«

Næsten det eneste, vi mangler her, er hestevogne med nordbagger foran. Så var vi tilbage til De Radikales udgangspunkt i 1905.

Det er dog utroligt, at det skal til at være så gammeldags igen. Vi, der kommer ude fra de små landsbyer, ved, at vi simpelt hen ikke kan undvære bilen. Vi kan ikke cykle ind til byen. Der er langt – 10, 12, 14 km. Og så til at rejse med kollektiv trafik! Ikke engang hestevogne kunne vi bruge til det. Der er kun bilen. Jeg forstår efterhånden, at hr. Bilgrav-Nielsen er personbilens fjende nummer 1, men det skal man måske så også være med det fornavn – »Bilgrav«. (*Munterhed*).

Svend Heiselberg (V):

Hr. Bilgrav-Nielsen kom ind på ulandsstøtten og bebrejdede igen Venstre, at vi har foreslået besparelser på området. Nu har man som

så ofte før – det har man ikke gjort i de senere år – fremhævet Sverige, men jeg må erindre om, at Sverige netop har nedsat det beløb, som de vil give i ulandsstøtte, fra 1 pct. til 0,93 pct. af bruttonationalproduktet. Derfor finder vi heller ikke fra Venstres side, at det ville være forkert, hvis også vi her forsøgte, om vi måske også i enighed kunne sætte det beløb ned, som Danmark giver.

Vi beklager, at der er så lidt forståelse for det, ikke mindst fordi de penge, vi giver, er penge, vi går ud og låner, da vi jo ikke har dem selv. Derfor synes vi, det er rimeligt, at vi prøvede at tage fat på det problem.

Det hænger også en lille smule sammen med, hvordan man skaffer de penge, man går og deler ud. Det forholder sig sådan, at man dels låner dem, som jeg har nævnt, dels gennemfører en række afgifter, bl.a. CO₂-afgiften. Imidlertid ville man, hvis man havde fulgt De Konservatives og Venstres forslag om at ophæve CO₂-afgiften for erhvervslivet, rent faktisk kunne få 6.000-10.000 flere mennesker i arbejde. Det fremgår af vismændenes analyse. Det synes vi ville være et godt initiativ.

Hr. Grove nævnte trafikhandlingsplanen, og det giver mig anledning til at sige, at den jo er lavet efter radikal tankegang, så man kan vel slet ikke fortænke dem i, at de er kommet med sådan et forslag. Hvad der måske er mere overraskende, er, som vi har været inde på i dag, at det har kunnet passere hr. Risgaard Knudsen, som jo plejer at være meget agtpågivende.

(Kort bemærkning).

Bilgrav-Nielsen (RV):

Jeg tror, jeg fuldt ud kan leve op til det første indlægs vittighed ved at sige: Det var grove løjer! (*Munterhed*). Men hr. Grove er jo en inkarneret modstander af alt, hvad der laves for at beskytte miljøet; det må i hvert fald ikke koste noget.

Det, som trafikhandlingsplanen gør, er faktisk at føre det ud i livet, som vi Radikale i samarbejde med De Konservative og Venstre gennemførte i regeringsfællesskabet. Da fremlagde nemlig tidligere statsminister Poul Schlüter her i december måned 1988 den første danske miljøhandlingsplan, som gav et konstant radikalt/konservativt/Venstre-svar på opfølgningen af Brundtlandrapporten. I den var det klart beskrevet, at vi skulle lave en energi-