

den danske side, var sådan set, at danskerne kunne handle i Danmark og ikke skulle køre ned til Tyskland for at handle, fordi der var store besparelser ved at opføre sig på den måde. Det er jo netop en af strategierne, vi skal have indbygget i vores miljøpolitik: at folk ikke skal fare land og rige rundt for at handle, at de ikke bruger en masse energi på det, men kan handle tæt på, hvor de rent faktisk bor.

Derfor kommer Venstre og De Konservative også senere med et samlet udspil på dette område, så hr. Frank Aaen kan være sikker på, at han har misforstået mig.

Jes Lunde (SF):

Jeg skal takke for de positive bemærkninger, der er kommet fra regeringspartierne og fra ministeren. Ministeren kaldte SF's beslutningsforslag for et meget imødekommende forhandlingsoplæg fra SF's side. Jeg håber, vi fra SF's side kan sige det samme, når regeringen på et tidspunkt spiller ud over for os i forhandlinger om et lovforslag om CO₂, om svovl, om pesticider og om de andre ting, som er nævnt i vores beslutningsforslag. Tiden vil vise, om regeringen gør det.

Jeg kunne forstå, at både ordføreren for Socialdemokratiet og ordføreren for De Radikale tilsvarende opfattede dette som et venskabeligt puf til forhandlingerne, som et forsøg på at bringe forhandlingerne om grønne afgifter lidt hurtigt videre, så de bliver til realiteter og vi får vedtaget nogle ting til gavn for miljøet, og det er fuldstændig rigtigt forstået.

Jeg lagde mærke til, at skatteministeren sagde, at 5 pct.-målsætningen svarer til 165 kr. pr. ton CO₂. Jeg tror, vi er enige om, at Dithmerrapporten siger 200 kr. pr. ton CO₂ for at nå den målsætning. Vores synspunkt i SF er bare, at det i virkeligheden ikke er nok. Det kan godt være, at det er det mål, vi skal arbejde med i forhandlingerne, men vi ved jo, at de krav, der er om reduktion af CO₂-udslippet, i virkeligheden er større end de handlingsplaner, der er vedtaget i Folketinget. Derfor har vi ikke noget imod at komme endnu længere i den debat.

På transportområdet var der den nyhed fra regeringens side, at man er åben over for at diskutere indenrigsflyene, og det synes jeg er godt. Men på det øvrige transportområde står man fast, og det synes jeg til gengæld er lidt mere uforståeligt, for vi ved jo, at transportsektoren slet ikke kan bidrage med den del af CO₂-reduktionen, den skal. Tværtimod er der

udsigter til et stigende udslip af CO₂ på transportområdet, og det kan jo ikke gå, når vi skal have CO₂-udslippet nedbragt generelt for at undgå drivhuseffekten.

Skatteministeren konstaterede stor enighed på pesticidområdet. Det er jeg glad for at ministeren gjorde, og vi ser frem til meget snart at få et lovforslag fra regeringen på området. Der cirkulerer jo forskellige notater om sagen, og vi har da også haft held til at læse nogle af dem, men vi vil gerne snart have et konkret udspil fra regeringen om det, så vi kan være sikre på, at der bliver realiteter i den sag.

Tungmetaller har vi jo allerede nogle aftaler med regeringen om, og det er så det, der har optaget de borgerlige ordførere en hel del i debatten her. Jeg vil gerne sige, at det jo ikke er sådan, at man kan påstå, at vi farer frem med bål og brand på det område, og at det er en voldsom regulering, og at staten vil kontrollere alt. Det er jo ikke det, det handler om.

Den afgift, vi er blevet enige om at indføre på akkumulatører, som der er bly i, svarer faktisk bare stille og fredeligt til den ordning, som har eksisteret i branchen. Det er jo ikke voldsomme afgifter, vi kommer med. Det er såmænd bare 20 kr. på en akkumulator til en personbil og 30 kr. for en lastbil. Og ideen med at indføre disse afgifter er ikke at fare frem med bål og brand, men bare, at vi vil sikre os, at vi får alt blyet ind igen.

Vi skal sikre os, at der er et incitament til at aflevere de blyakkumulatører, der findes rundt omkring. Vi skal have alle disse skadelige stoffer ind, for jo mere bly der ender i naturen, jo større risiko er der for, at noget af det ender hos os selv gennem fødekæden og ender som hjerneskader hos mennesker, og det er vi altså ikke interesserede i.

Tilsvarende med aftalen om nikkel-kadmium-batterier: Det er også for at begrænse mængden af kadmium, der flyder rundt omkring. På det område har vi også en ordning. Jeg kan fortælle ordførerne, at her er der kun en indsamlingsprocent på 35, og det er helt uantageligt, at 65 pct. af kadmiumbatterierne ikke kommer ind. Vi er nødt til at få fat i dem, og derfor er vi selvfølgelig nødt til også at bruge afgiftsinstrumentet her.

Vi har også en aftale om opløsningsmidler, der baserer sig på klor, og det er for at undgå fiskedøden, at vi er nødt til at have sådan en aftale.