

skibstransport og skifte nogle af de korte bilture ud med cykel eller gåben.

Alle de ovennævnte metoder må naturligvis kombineres for at nå det optimale resultat, men enkeltstående betragter vi øgede afgifter som den mest effektive vej mod målet. Dog må vi hele tiden holde en balance, så det ikke bliver alt for skadeligt for vores konkurrenceevne.

Derfor er det også vigtigt, at vi samarbejder tæt på EU-niveau for at løse disse problemer, så det ikke bliver muligt for visse lande at påføre andre unfair konkurrence på transportområdet gennem anvendelse af lave miljøstandarder.

For Socialdemokratiet er det vigtigt med en sammenhængende og bæredygtig trafikpolitik. Finansloven for 1995 er et udtryk for dette med en større satsning på den kollektive trafik, bl.a. gennem udbygning af elektrificeringen af DSB's hovedstrækninger og udbygningen af S-togslinjerne. Vi havde selvfølgelig gerne set endnu større tiltag, men som vi alle ved, forudsætter det jo både de nødvendige midler og et politisk flertal.

På baggrund af dette vil jeg på Socialdemokratiets, Det Radikale Venstres, Centrum-Demokraternes, Venstres og De Konservatives vegne fremsætte følgende:

Forslag om motiveret dagsorden

»Det Folketinget bekræfter målet i transport-handlingsplanen fra 1990 og efterfølgende den trafikpolitiske redegørelse »Trafik 2005« fra 1993 om stabilisering af CO₂-udslippet på transportområdet i år 2005 i forhold til 1988-niveauet, konstaterer Tinget, at regeringen har igangsat et udredningsarbejde, der skal afklare, hvilke midler til CO₂-reduktion i transportsektoren der er mest hensigtsmæssige og samfundsøkonomisk effektive.

Tinget konstaterer endvidere, at dette arbejde vil blive koordineret med tilsvarende vurderinger i energisektoren for at sikre, at CO₂-reduktionen i samfundet baseres på de mest omkostningseffektive initiativer.

Tinget opfordrer regeringen til i EU at arbejde for gennemførelse af direktiver vedrørende normer for nye bilers energiforbrug.

Folketinget går herefter over til næste sag på dagsordenen.»

(Dagsordensforslag nr. D 57).

Formanden:

Der er nu fremsat følgende forslag om motiveret dagsorden: (se foran). Også dette forslag indgår nu i forhandlingen.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg har et par forståelsesproblemer med denne dagsorden.

Det ene er, at jeg gerne vil høre, hvordan Venstre og De Konservative kan være med, når man tænker på den debat, vi lige har haft, og hvor det eneste, Venstre og De Konservative kunne bidrage med til opfyldelsen af »Trafik 2005«, er flere motorveje. Er man enig i det, siden man stiller et dagsordensforslag sammen?

Hele den foregående debat har jo vist noget andet, så jeg vil egentlig godt vide: Betyder ordene ingenting, eller hvordan? Vi får bare at vide, at der er et redegørelsesarbejde i gang, men efter at vi har hørt den foregående debat og nu kan se, at Venstre og De Konservative er medforslagsstillere, lyder det, som om det er en vind i en lampe, tror jeg jeg ville sige, hvis jeg skulle tale pænt heroppefra.

Formanden:

Ja tak.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Og når man læser den anden pind, får man en styg mistanke om, at den betyder, at transportsektoren, som har så svært ved at leve op til i hvert fald CO₂-emissionsmålene – det går hele tiden den gale vej – nu skuer over til energisektoren for at se, om der ikke er et hul derovre, så man kan snuppe lidt plads og ikke behøver reducere så meget, som der står i planen.

Hvis det f.eks. lykkes at få Avedøreværket til at omlægge til gas, så CO₂-emissionerne bliver mindre – tror trafiksektoren eller trafikministeren og det sammenrend derovre så, at man dermed kan lade være med at gøre noget for transporten? Er det det, det betyder? Eller betyder det, at vi må konstatere, at energisiden dårligt nok kan leve op til det, så transporten derfor må gå videre end til det meget beskedne mål, der blev fastlagt i 1990 og siden hen har været fastholdt, nemlig at niveauet ikke skulle reduceres, men fastholdes på 1988-niveauet.

Og husk også, at der ikke er tale om en reduktion på niveau med det, der lå i Energiplan 2000 fra den daværende energiminister.