

Det, der står i den dagsorden, er helt reelt, at nu siger man noget pænt om målsætningen og lægger det hele i en syltekrukke for at slippe for at gøre noget i dag og i morgen, og så håber man på, at man inden i overmorgen finder ud af noget, som kan spare på CO<sub>2</sub>-udslippet, eventuelt på alle mulige andre områder end i trafikken, for så kan man helt slippe for at gøre noget som helst!

Det er det, der står i det dagsordensforslag, og det er klart, at man kan få Venstre og De Konservative med til det, men det kan man altså ikke få os med til. Men det viser med al ønskelig tydelighed, hvad det er for et trafikpolitisk flertal, der er her i salen.

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

Jeg vil lige sige, at jeg stadig væk mangler at få svar på det med transportfradraget. Med hensyn til firmabilerne må jeg erkende, at jeg ikke var hurtig nok til at få fat på tallene, så jeg kunne høre, om det ikke var så slemt som det, jeg havde fået at vide.

Men med hensyn til, hvad man får ud af at købe en firmabil, er det alligevel sådan, at så snart man kommer op over den grænse, hvor man skal betale 21 pct. af nyanskaffelsestaksten – f.eks. hvis man køber en firmabil, der koster mere end 500.000 kr. – skal man stadig væk kun betale 21 pct. af de 500.000 kr. Desuden betaler firmaet stort set benzinen. Det er dér, det går galt.

Det er Børsens Nyhedsmagasin, der har beregnet, at en »hurtigdreng« kan tjene 21.000 kr. om året på en firmabil, altså i forhold til, hvis han havde en almindelig, omkostningsbestemt bil. Fra andre sider har jeg også hørt, at det system, som man har i Norge og Sverige, og som man har haft længe dér, gør, at en stigende andel af de nye biler – nøjagtigt hvor mange det er, har jeg altså ikke hørt – helt unddrager sig økonomiske styringsmidler, altså også benzinerne, hvad enten det drejer sig om 11 øre eller 12 kr. Det er jo lige meget, hvis hele salget bare kan flyttes derover.

Vi skal i hvert fald have set på, om den ordning er så idiotisk, som jeg tror den er, for man inviterer faktisk til, at folk anskaffer sig biler på den måde og derefter, hvis de overhovedet kommer op over grænsen, kan køre fuldstændig frit i dem.

Og så vil jeg stadig væk godt høre noget om transportfradraget.

**Vibeke Peschardt (RV):**

Det var jo noget af en salve, der kom fra Enhedslisten. Men jeg vil sige, at tophistorien på forsiden af Politiken i dag er, at Danmark sviner med CO<sub>2</sub>, at vi sammen med Portugal har haft den største stigning i CO<sub>2</sub>-udslippet fra 1990 til 1992, og at det bl.a. er bilerne, der er synderne. Danmark anerkender ifølge avisen ikke Europa-Kommissionens tal, selv om det er nogle, Kommissionen selv har lagt frem. Men uanset hvordan vi vender og drejer det, går det altså i den gale retning.

Til gengæld vil jeg gerne med det samme sige til Enhedslisten og til dels også til SF, at det jo ikke er voldsomt store investeringer i motorveje, der ligger i de 800 mio. kr., og der er også til andre ting end omfartsveje m.m.

Målene i trafikhandlingsplanen vedrørende miljøet og specielt vedrørende CO<sub>2</sub>-udslippene blev oprindelig fastsat i transporthandlingsplanen fra 1990, og udslippene skulle ifølge den halveres inden år 2010, på trods af at man også dengang havde en fornemmelse af, at der ville komme stigninger i den del af transportsektoren, der kører på gummihjul, og at det dermed kunne være vanskeligt at nå målet.

Trafikministeren nævnte i sit indlæg de indsatser, der allerede er gjort af regeringen, og som generelt tager sigte på at opfylde målsætningerne i »Trafik 2005«. Alt tyder på, at indførelse af ny teknologi og renere brændstoffer har en sådan virkning, at udslippene af kvælstofoxid og kulbrinte og andre forurenende stoffer reduceres.

Det skyldes indførelsen af katalysatorer i nye biler, og hvad angår blyforurening, der tidligere var et stort problem, ser det ud til at være reduceret væsentligt på grund af afgiftspolitikken, der har nedsat afgifterne på blyfri benzín og dermed opmuntret til en miljømæssigt mere hensigtsmæssig adfærd.

Det vigtige i denne debat er for os at se på, hvordan man på en samfundsøkonomisk og hensigtsmæssig måde kan opnå de reduktioner i CO<sub>2</sub>-udslippene, der skal til, for at vi samlet kan nå de målsætninger, der er opstillet.

Nu handler denne debat jo specifikt om transportsektoren. I Det Radikale Venstre synes vi, der er fornuft i at se på de samlede udledninger af CO<sub>2</sub>, dvs. vi må se dette i sammenhæng med, hvad der sker i energisektoren. Når Danmark er miljøsynder, skyldes det jo ikke mindst de kulfyrede kraftværker, der nok i kraft af teknologien ikke sviner så meget, som de gjorde