

Lovforslagets paragraffer og spørgsmålet om dets overgang til tredje behandling sattes til forhandling under ét.

Forhandling

(Kort bemærkning).

Bent Hindrup Andersen (EL):

Som jeg læser betænkningen, er Enhedslisten fejlagtigt regnet med til dem, der stemmer for lovforslaget. Men hvis man læser vores indstilling, fremgår det faktisk, at vi stemmer imod forslaget, og også, hvorfor vi stemmer imod det. Det er altså forkert, som det er anført i betænkningen, at vi stemmer for forslaget.

(Kort bemærkning).

Bodil Thrane (V):

På Venstres vegne vil jeg bede om at få lovforslaget tilbage til udvalget, idet vi har et ønske om at få betækningsbidraget udbygget.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

§§ 1-3 vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

Anden næstformand (Henning Grove):

Lovforslaget går nu til fornyet behandling i udvalget.

Den næste sag på dagsordenen var:

16) Forhandling om redegørelse nr. R 16: Miljø- og energiministerens redegørelse af 16. april 1996 for energihandlingsplanen »Energi 21«.

(Redegørelsen anmeldt 16/4 96. Redegørelsen givet 16/4 96. Meddelelse om forhandling 16/4 96).

Forhandling

Martin Glerup (S):

Blandt nyskabelserne i denne redegørelse er, at hele energisektoren er med. Redegørelsen omfatter altså også handlingsplanen for trafik og en række konkrete forslag på trafikområdet. Det hilser Socialdemokratiet velkomment, for det er helt afgørende for CO₂-reduktionen, at trafikken med sine 22½ pct. af CO₂-udledningen opnår en stabilisering af udledningen på 1988-niveauet i år 2005.

Jeg skal nøjes med at nævne nogle enkelte elementer fra trafikhandlingsplanen:

Vi vil arbejde for, at der gennem differentierede bilafgifter sker en begunstiggelse af de biler, som kører længst på literen, og derfor lægger vi op til en frivillig mærkning af biler med hensyn til deres energiforbrug. Og vi lægger op til en energiafgift på rutebil- og togområdet, hvor provenuet ledes tilbage med henblik på en effektivisering af den kollektive trafik.

I efteråret 1996 vil der blive fremlagt et forslag til et femårigt handlingsprogram for udvikling af den kollektive trafik.

For at gøre forholdene bedre for cyklister og dermed styrke cykeltrafikken vil vi støtte cykelprojekter i København, Nakskov, Randers, Svendborg og Aalborg med 45 mio. kr. i år og i de kommende tre år.

Vi vil også styrke miljøvenlig godstransport pr. skib og bane og forsøg med elbiler.

Og stop for opførelse af nye lavprisvarehuse uden for byerne er under overvejelse, efter at miljø- og energiministeren har dekretet en tænkepause frem til den 1. april på det område.

Det er ting, som er nye i forhold til trafikens miljøbelastning, men de følger sig naturligt ind i den danske tradition for at føre en aktiv energipolitik.

Der er mange positive resultater heraf, bl.a. at energifremstillingens økonomiske omkostninger er lave, at forsyningsikkerheden er i orden, og at energieffektiviteten er høj.

Danmark er ét af verdens førende lande inden for energiteknologi. Vores kraftvarmekoncept med samtidig produktion af el og varme og dermed den bedst mulige energiudnyttelse er enestående i verden.

Det samme gælder for den vedvarende energi: Halvdelen af verdens vindmøller er danske, og vindmølleindustrien har væsentlig eksportmæssig betydning.