

1993, og det er ikke kun på enkeltområder, det er bredt at skabe nogle alternativer, sådan at folk har nogle reelle valgmuligheder for at kunne passe deres arbejde og også fortsat have en aktiv fritid, kan besøge familie osv.

Derfor er det meget vigtigt for os at kunne signalere, at bilen altså er kommet for at blive. Den er en del af danskernes hverdagsliv, og det forholder vi os til.

Svend Heiselberg (V):

I Venstre er vi ikke overrasket over, at regeringens CO₂-måltal ikke kan nås inden år 2005, og vi er heller ikke overrasket over, at CO₂-udslippet ligger 17 pct. over 1988-tallet. Jeg forstår nu, at regeringen har opgivet den fine målsætning om 1988-niveaue, men det har været en fornøjelse at følge – i hvert fald indtil erkendelsesdag. Og venstrefløjens har jo da heller ikke forsmået nogen lejlighed til at pudse deres glories med de mange taler om CO₂.

Men realiteterne indhenter jo i reglen den brægesnak, vi ofte er vidne til om grøn politik. Eksempelvis har vi jo oplevet, hvordan det kom til at gå i Tyskland, hvor De Grønne kom med i regeringen, og vi kan jo huske, hvordan de gjorde sig til, inden de kom i regeringen, hvor benzinpriserne skulle sættes op til 3-4 D-mark pr. liter.

Men hvordan er det gået? Ja, i dag er det sådan, at De Grønne har set realiteterne og kendsgerningerne i øjnene, og benzinpriserne er nu godt og vel en krone dyrere i Danmark end i Tyskland. Sådan kan det jo gå, når man skal vise en smule ansvarlighed, og det kunne venstrefløjens jo egentlig lære en hel del af.

Vi må i dag konstatere, at der jo faktisk ikke er sket flere forbedringer på miljøområdet end dem, den borgerlige regering indførte. Vi gennemførte kravet om katalysator på alle nye biler og stop for benzin med bly i. Der blev bevilget flere penge til omfartsveje, så vi fik trafikken ud af byerne, så vi kunne få begrænset de lange bilkøer. Og vi fik bygget broer, som jo har vist sig, som vi også sagde dengang, at være mindre miljøbelastende.

Hvis det er sådan, at venstrefløjens skulle få held med at få indført de tåbelige afgifter, som de taler så meget om, så må vi i hvert fald konstatere, at det er noget, som vil komme til at gå ud over arbejdspladser. Det vil komme til at gå ud over borgernes frie bevægelighed, og det er ikke en politik, som vi ønsker at deltage i.

Selv om Venstre ikke har regeringsansvaret, så vil vi alligevel i Venstre gerne være med til at indfri regeringens målsætninger. Lad os slå fast, hvad vi ikke vil være med til at gennemføre: Vi vil ikke være med til at hæve brændstofsafgifterne, vi vil ikke være med til en yderligere udhuling af kørselsfradragene. Derimod vil vi fortsat, som vi allerede har indgået aftale med regeringen om, være med til at skabe mere kollektiv transportmateriel, nye tog og elektrificering og nye skinner på visse banestrækninger, men regeringen må jo komme med forslag om det.

Vi ønsker, at der skal bruges flere penge til udbygning af vores veje, bilerne skal ikke holde i lange køer. Vi synes, at ministeren skal få undersøgt, hvor meget CO₂ der slippes ud i naturen på grund af bilkøer, ligeledes hvor meget der udledes, når man kører rundt i byerne og ikke kan finde parkeringsplads.

Vi mener ligeledes, at man bør overveje at sætte registreringsafgiften langt ned på de små miljøbiler, det vil sige de biler, der kører 18-20 km på literen. Jeg ved godt, at der er nogle, som vil påstå, at vi så får flere biler. Det gør vi måske også, men de fylder betydelig mindre i bybilledet og på vejene og forurener ikke nær så meget som de store.

Man kunne jo også overveje, om det er rimeligt, at de store lastbiler må køre i byerne midt i myldretiden. Men det er jo betinget af, at forretningerne og virksomhederne har forståelse for, at varerne må køres ud uden for normal arbejdstid.

Der er som sagt en lang række ting, man kan gøre.

Man kan også spørge, hvorfor CO₂-udslippet egentlig er lavere i de lande, hvor der ikke er en ret stor registreringsafgift, og hvor der er en lavere benzinpris, end vi har i Danmark. Vi må i hvert fald konstatere, at det at pålægge skatter og afgifter er en dårlig virkemåde.

Men regeringen og ministeren har jo en dårlig sag, for man har jo gjort bilen til et skatteobjekt, og det er et af de problemer, der gør, at man ikke kan løse de CO₂-problemer, som man så gerne vil tale så meget om.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

I Vestres opremsning af alle de fortræffelige ting, der skete under den borgerlige regering, vil jeg godt nævne én: miljøhandlingsplanen for trafikken. Den ligger tilbage i trafikhandlings-