

Det, der blev sagt til os andre dengang, var: I vidste det jo godt. I kunne da ikke have gået og troet på os. Det var faktisk, hvad man sagde til os: I er da for naive, hvis I tror på, at vi mener det, vi siger.

Det var faktisk, hvad der blev sagt til os, da man lavede loven om i 1996. Prøv at læse debatten, så skal CD se, hvordan venstrefløjen blev hånet, ligesom vi bliver det nu, fordi vi troede på den anden regerings forslag om, hvordan man skulle lave en miljø- og trafik-handlingsplan. Vi blev hånet, fordi vi var så pløknave, at vi tog sådan nogle som hr. Arne Melchior, sådan nogle som – hvem de forskellige nu har været – på ordet.

Vi havde vores skepsis, vi sagde, at vi var skeptiske, og da så vores skepsis desværre ikke bliver gjort til skamme, men til fulde bliver besvaret med, at det går så galt, som vi havde sagt det, så siger man hånlige til os: I har da ikke troet på os? Det er da for dumt.

Ole Donner (DF):

Lige før ærgrede jeg mig en lille smule over, at formanden ikke holdt fast ved at afskære de sidste par korte bemærkninger, og det gjorde jeg faktisk, fordi fru Margrete Auken var jo kommet ned i en talstørrelse, hvor hun i hvert fald selv kunne følge med. Hun sagde nemlig: »Hvis to biler kører over Storebæltsbroen«. Og så er det, jeg siger, at så er vi så langt nede, så selv fru Margrete Auken kan finde ud af det, for hvis den ene så ikke kører over, og det kun er den anden, der kører over, falder CO₂-udslippet med 50 pct., og det er noget, der giver noget.

Nu har vi så den årlige debat om målsætningen om CO₂-afgifter, og det er jo godt, det er udmærket at få diskuteret det en gang om året. Men man skal ikke gøre det til en hellig skrift, hvordan de tal skal slutte. Jeg mener, det er farligt, hvis man lægger sig for tæt op af nogle tal og siger, at sådan skal det udvikle sig, uanset om det kan eller ej.

Det er også det, der gør, at vi ikke kan støtte Enhedslistens forslag til vedtagelse, fordi man i teksten dér opfordrer regeringen til at indfri målet. Det mener vi er at gå for langt. Vi mener, at der står nogle gode ting i forslaget til vedtagelse, men vi mener altså, at det er for langt at gå lige med den tekst, der står der.

Man skulle hellere vende udviklingen inden for CO₂. Man skulle få nogle bedre biler; man skulle køre med nogle mere økonomiske biler.

For et par år eller tre siden var Trafikudvalget i Tyskland på Folkevognsfabrikkerne, hvor vi blev præsenteret for dieselmotorer med renere udstødning, samme acceleration som benzinmotorer og dieselmotorer, der kunne køre 100 km på 3 liter, og vi fra Trafikudvalget, der var derude, var vildt begejstrede.

Men hvad sker der så, når vi kommer hjem og begynder at diskutere det? Ja, så lyser trafikministerens og regeringens øjne: Her er virkelig en mulighed for at komme til at beskutte, dem må vi have fat i, dem må vi sætte højere priser på, større afgifter, dem må vi have fat i. I stedet for at sige: Jamen det er da fint; hvis vi begynder at køre i sådan nogle økonomiske biler, jamen så vil det være med til at nedsætte CO₂-afgiften.

Hvad gør regeringen i stedet: Man siger højere benzinpriser, højere afgifter, og det dur altså ikke, for det er jo ikke noget, der er godt for noget som helst. Det affolker landdistrikterne, det affolker de områder, hvor der ikke er ret mange beboere, altså de tyndt befolkede områder, og det gør, at man nogle gange er nødt til at have to biler pr. husstand for at kunne komme frem og tilbage til arbejdet.

Og så hjælper det altså ikke noget, at man siger: Jamen så må de bruge den kollektive trafik. Altså i mange af de små byer kører bussen én gang om dagen eller i løbet af formiddagen og så midt på eftermiddagen, og det er der jo ikke ret mange, der kan tilrettelægge deres arbejdstid efter.

Så siger man, at man skal have mere kollektiv trafik, for det kan virkelig hjælpe på det her CO₂-udslip, men man glemmer bare, at så må den kollektive trafik altså oppe sig noget mere, end den gør i øjeblikket.

Jeg synes, der er en væsentlig ting at sige til det her: Tænk nu på, at kun 10-12 pct. af det totale CO₂-udslip kommer fra transporten. Hvis man laver alle de her tiltag, kan man måske reducere det med 10 pct., og så er der virkelig sparet noget; så snakker vi altså om 0,1-0,2 pct. af CO₂-udslippet. Det er rigtig noget, der batter.

Ebbe Kalnæs (CD):

Jeg må sige, at min første tanke, da de to forespørgselsdebatter, vi har i dag, som jo på mange måder ligner hinanden, blev fremsat, og jeg så dem, var, at jeg havde lyst til at sige en masse. Og det, der først faldt mig ind, blev så til en overskrift, som hed »den ideologiske CO₂-religøse bilforskrækkelse«.