

Forslaget om nye afgifter for det ene og det andet – altså ud med pisen igen over for befolkningen – den tror vi ikke på.

Til sidst – det er også med i forespørgslen i dag – med hensyn til Storebæltsbroen og den nye bro over til Sverige: Ja, de to broer er nu en realitet. Om det får en negativ indvirkning på vores CO₂-udslip eller ej, er der også forskellige meninger om, men jeg er af den opfattelse, at det får en positiv effekt, for så bliver vi fri for de lange køer ved færgerne. Vi får en glidende trafik, og når der er en glidende trafik, ja, så er der et mindre CO₂-udslip – det siger sig selv, for så kører motoren jævnt – men det er jo en påstand, ligesom det modsatte er en påstand.

Jeg kan sige, at Fremskridtspartiet ikke kan stemme for det forslag til vedtagelse, der er delt rundt. Vi mener, vi skal den vej, som jeg har sagt, nemlig at vi skal betale befolkningen for at købe nogle nyere biler, så vi på den måde kan få CO₂-udslippet sat ned.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Jeg skal blot spørge ordføreren for Fremskridtspartiet: Hvis det så mod forventning ikke skulle lykkes at indfri CO₂-målsætningen ved hjælp af de virkemidler, som Fremskridtspartiets ordfører påpeger, er Fremskridtspartiet så parat til at pege på andre virkemidler?

Jeg må jo gøre opmærksom på, at Fremskridtspartiets politik bygger på en vældig teknologioptimisme. Det kunne jo godt være, at den ikke blev opfyldt, og hvad så? Har man noget i reservetankene?

(Kort bemærkning).

Thorkild B. Fransaard (FP):

Jeg kan sige, at Fremskridtspartiet er af den overbevisning på nuværende tidspunkt, at det, jeg sagde, er vejen frem. Hvis vi ikke på den måde kan nå den målsætning, der nu er skitseret, ja, så må vi se på andre muligheder. En målsætning er noget, man opstiller. Om det er muligt at nå den eller ej, skal jeg ikke kunne sige.

Jeg må nok være ærlig og sige, at de målsætninger, der er opstillet nu, tvivler jeg på at vi kan nå. Vi vil gerne være med til på en hvilken som helst måde at nå dem, men vi er af den overbevisning, at vi ikke kan nå dem ved at straffe bilismen, tværtimod.

Ole M. Nielsen (KRF):

Trafikken stiger støt, endnu mere end vort forbrug i øvrigt. Det er ifølge ministeren helt fint. Danskerne kører mere og mere, siger ministeren. Broen har vi fået, for at vi skal bruge den. Det er da helt rigtigt. Det er bare ærgerligt, at det vælter de CO₂-målsætninger, som blev lavet første gang af en borgerlig regering og senere fulgt op af en socialdemokratisk ledet regering.

Der er et skærende misforhold mellem den målsætning og så viljen til at nå den, og det er pudsigt at høre, at det er, som om vi skal bombes tilbage til stenalderen, som om det er 1948-niveauet for CO₂-udledning, vi skal nå. Det er faktisk 1988-niveauet, og da kørte vi også, da fløj vi også, da kom vi også på arbejde, men det er, som om trafik og det at bevæge sig er synonymt med vores lykke.

I Kristeligt Folkeparti tror vi på, at vi kan finde lykke på andre måder. Takster og afgifter er gode virkemidler, og det er ifølge Kristeligt Folkeparti legitimt at omlægge noget af indkomstkatten til adfærdsregulerende miljøafgifter.

Kristeligt Folkeparti vil ikke umuliggøre brugen af privatbiler, absolut ikke; privatbilerne er kommet for at blive brugt, og folk kan ikke fungere uden eller vil i hvert fald ikke. Det vil vi heller ikke. Specielt i de tyndtbefolkede områder, hvor den kollektive trafik ikke fungerer og aldrig vil komme til at fungere, er vi helt afhængige af privatbilerne, hvis vi vil have et livsmønster, der nogenlunde ligner det, vi har nu. Men vi vil gerne tilrettelægge politikken, så vi lærer at bruge personbilerne rigtigt.

Højere benzinpriser kan vi ikke gennemføre af hensyn til grænsen til Tyskland. Roadpricing og mere energirigtige bilmotorer er løsninger, der er ganske gode, og som vi går stærkt ind for, men som er bare er for længe undervejs. Alle tre emner er i øvrigt ganske gode emner for et samarbejde i EU.

At bygge flere broer for at nå målsætningen er vel også sådan næsten at overdrive spøgen. Man kan selvfølgelig begynde at overveje, om vi skulle lægge én Storebæltsbro mere ved siden af den, vi nu har, og så regne på, hvor meget det så kunne reducere CO₂-udledningen, for det er jo nogenlunde sådan, man regner på det. Jeg er ikke helt sikker på, at det holder.

Men der er andre elementer, vi kan bruge. Det ene er at sætte brotaksterne over Storebæltsbroen sådan, at de opfylder det oprindeli-