

havde ændret kursen lidt omkring miljøpolitikken og bilpolitikken, men alt er ved det gamle, ja, så meget ved det gamle, at man måske er på vej til at forlade den parentes, som CD blev fedtet ind i i 1995-96. CD er tilsyneladende ved at gå enegang igen på CO<sub>2</sub>-området og melde sig ud af den debat.

Jeg skal så i øvrigt gøre opmærksom på, at det fremsatte forslag til vedtagelse for denne debats vedkommende er trukket tilbage til gunst for en fællesnævner, der vil blive åbenbart i den næste debatrunde.

#### **Første næstformand (Birte Weiss):**

Det af hr. Søren Kolstrup fremsatte forslag til vedtagelse er taget tilbage. Ønsker nogen at optage det? (Ophold). Da det ikke er tilfældet, er forslaget til vedtagelse bortfaldet.

Hermed sluttede forespørgslen.

Den næste sag på dagsordenen var:

#### **4) Forespørgsel nr. F 23:**

**Forespørgsel til trafikministeren: »Vil regeringen udarbejde en ny sammenhængende trafik- og miljøhandlingsplan indeholdende de nødvendige love og bekendtgørelser, som kan opfylde CO<sub>2</sub>-målsætningen på trafikområdet i året 2005, og vil transport af farligt gods indgå i denne plan?«**

Af Margrete Auken (SF) m.fl.

(Forespørgslen anmeldt 16/12 98. Fremme af forespørgslen vedtaget 12/1 99).

#### **Begrundelse**

##### **Margrete Auken (SF):**

Som det er fremgået af de sidste timers debat, så har regeringen jo ret alvorlige problemer med at leve op til sine egne planer og klare sine internationale forpligtelser over for CO<sub>2</sub>-nedskæringerne. Vi har hele tiden vidst, at trafikken voldte de største vanskeligheder, og vi har desværre også vidst, at det har knebet med handlekraften.

Allerede i 1996 fremlagde regeringen en handlingsplan for reduktion af transportsektorens CO<sub>2</sub>-udslip. Dens vurdering var dengang, at det var muligt at stabilisere CO<sub>2</sub>-

udslippet på 1988-niveauet i 2005, hvis bare benzinpriserne steg i nogenlunde samme takt som energieffektiviteten for nye personbiler.

SF troede ikke, at denne CO<sub>2</sub>-strategi var tilstrækkelig og kunne stå alene, og det har som bekendt heller ikke været tilfældet. Forudsætningerne for regeringens nugældende trafikhandlingsplan er brudt sammen, og i mellemtiden er CO<sub>2</sub>-udslippet i dag steget 19 pct. over 1988-niveauet, og den seneste prognose siger, at vi får en 25-pct.-stigning i år 2005, hvis altså ikke der gøres noget.

Det mest aktive, der har været gjort for at imødegå denne udvikling, har været at holde konferencer. Det er der jo ikke noget i vejen med, tværtimod er det helt nødvendigt med en grundig drøftelse af så besværlige problemer, hvis såvel målsætning som virkemidlerne skal blive ordentlige. Men på et eller andet tidspunkt må der altså sættes handling bag. I SF mener vi, at det tidspunkt for længst er kommet, men vi frygter og har jo desværre også fået det bekræftet nu, at regeringen sandsynligvis atter engang frygtsomt vil holde sig til opremsning af virkemidlerne. Der var jeg så glad for ministerens sidste svar, hvor der kom lidt flere virkemidler end bare roadpricing.

Disse opremsninger og konferencer ender med at blive en bremse for en miljørigtig transportudvikling, for folk orker snart ikke at høre mere om det, og mange tror oven i købet, også mange her i denne her sal, at regeringen er gået i gang med at vende udviklingen. Der er oven i købet nogle i regeringen, der tror det selv. Jeg hørte forleden dag i en debat herinde under en af de mange konferencer skatteministeren først konstatere, at man ikke havde vendt udviklingen og det gik den gale vej, og bagefter remsede han alting op og så meget tilfreds ud og sagde: Se, det går godt.

Vi har i øvrigt også i denne debat rejst spørgsmålet om farlige transportere. Det hørte vel i grunden mest med i den del af debatten, der drejede sig om broerne, men var jo ikke med dér.

Man kan sige, at man i vores debat her i dag også godt kunne have ønsket sig en lidt bedre koordinering på mange leder og kanter, så vi havde fået det overstået.

Men jeg vil da godt i forbindelse med det farlige gods minde om, at miljøministeren fremlagde en miljøpolitisk redegørelse, hvor man havde introduceret begrebet »produktorienteret miljøpolitik«. Man kunne altså på samme måde