

Jeg tror også, at det rigtigt, som hr. Sindal sagde, at når Danmark får formandskabet, så har vi gode muligheder for at præge udviklingen. Desuden er hr. Niels Sindal ligesom de øvrige ordførere enig i hvidbogens mange anbefalinger.

Endelig sagde hr. Niels Sindal det, som jo er hele nøglen i det, vi her diskuterer, at det enkelte land ikke kan løse disse opgaver alene, og mere kort og præcist kan det efter min opfattelse ikke siges.

Jeg takker for hr. Poul Fischers indlæg. Tak for støtten til oplægget til Femernforbindelsen. Vi er jo slet ikke begyndt på det endnu, men jeg takker alligevel for indlægget, det var et dejligt tilsagn at få.

Hr. Kaj Ikast byder også hvidbogen velkommen og går meget ind i de historiske betragtninger. Jeg har med stor glæde lyttet til den meningsudveksling, der var omkring den.

Fru Anne Grete Holmsgaard takkede også og var glad for hvidbogen, talte om forstoppelser i systemerne, og det er jo rigtigt. Det kan man ikke komme uden om. Det er der hele vejen igennem, og det er jo noget af det, hvidbogen forsøger at tage højde for.

Hr. Martin Lidegaard var positiv over for hvidbogen, og det var fru Tove Videbæk også; hun roste direkte hvidbogen og var inde på det meget væsentlige om de menneskelige aspekter og miljøproblemerne. Det mener jeg også at jeg tog højde for i mit indlæg, for det er naturligvis korrekt, at miljøet er meget vigtigt, og det er også lige så korrekt og indiskutabelt, at 500 dræbte mennesker i Danmark er 500 for meget. Det er jeg fuldstændig enig i.

Jeg vil gerne takke for debatten, og jeg vil også gerne sige, at regeringen ikke føler, at dette er afslutningen på en debat om hvidbogen. Jeg betragter denne debat som indledningen til en debat om den fremtidige transportpolitik i Europa, og regeringen håber, at alle Folketingets partier vil bidrage meget aktivt.

Miljøministeren (Hans Christian Schmidt):

Der har været et par spørgsmål med hensyn til miljø- og sundhedshensyn i transportsektoren set i lyset af EU-politikken, og derfor vil jeg lige kort – ud over at jeg selvfølgelig er enig med det, som trafikministeren har konkluderet – sige, at regeringen er meget opmærksom på de vigtige skridt, der er taget i EU for at sikre en bæredygtig transportsektor og for at indarbejde miljøhensyn i transportsektoren. Her tænker jeg ikke mindst på stats- og regeringschefernes kon-

klusioner på Det Europæiske Råds møde i Göteborg i juni 2001 og Helsinkistrategien fra 1999 om integration af miljøhensyn i transportsektoren.

Et af de vigtigste budskaber fra Göteborgmødet er, at der er behov for at bryde sammenhængen mellem den økonomiske vækst og væksten på transportområdet og dermed miljøbelastningen.

Et andet vigtigt budskab er, at priserne på transport i højere grad skal afspejle de omkostninger, som transporten påfører samfundet.

Tredje vigtige budskab er, at der er behov for en omlægning fra vejtransport og luftfart til mere miljøvenlige transportformer som skib og tog, hvilket trafikministeren også var inde på i sin tale.

Jeg vil gerne understrege, at regeringen bakker op om disse principper og vil arbejde for, at de udformes, så der opnås en reel forbedring af miljøet på en omkostningseffektiv måde.

Jeg har stor tiltro til, at den teknologiske udvikling kan bidrage væsentligt til, at målsætningerne i Göteborgkonklusionernes bæredygtighedsstrategi kan opfyldes.

EU har allerede medvirket til at fremme en mere miljøvenlig teknologiudvikling inden for biler og ikke mindst brændstoffer. Jeg har derfor ganske store forventninger til, at vi kan komme langt, ved at EU stiller højere miljøkrav til transportmidlerne og deres drivmidler. Erfaringen har vist, at det er helt centralt både at fremme den teknologiske udvikling og den faktiske anvendelse af den ny teknologi.

Kl. 16.05

Regeringen står altså solidt bag EU's bestræbelser på at indarbejde miljø- og sundhedshensynet i bl.a. transportsektoren. Det er som bekendt et arbejde, der udspringer af Amsterdamtraktatens artikel 6, som handler om integration af miljøhensyn i de øvrige sektorer. Arbejdet har først og fremmest givet sig udslag i Cardiffprocessen, som bl.a. har resulteret i Helsinkistrategien.

Jeg vil gerne her til slut understrege, at regeringen er meget bevidst om sit internationale ansvar vedrørende miljø og sundhed på transportområdet. Danmark vil yde sit til EU's videre arbejde med bæredygtig transport, men naturligvis må regeringen først vurdere Kommissionens udmøntning af de forskellige målsætninger, før den kan lægge sig fast på en endelig holdning til konkrete forslag.