

vigtigt, at vi kan diskutere nogle ting på det her område. Men jeg tror også, at SF og hr. Steen Gade må have forståelse for, at den her strategi ikke er lavet endnu. Indholdet er ikke skitseret endnu, men der er lavet nogle overordnede rammer, så det vil være svært for mig at stå her på talerstolen og nu helt konkret gå ind på og sige ja til bestemte målsætninger, sige ja til det, hr. Steen Gade foreslår her. Det er det, der ligesom er de helt snævre ting, der skal vedtages i den her strategi, og det mener jeg vil være at overskride grænsen for udarbejdelsen af strategien.

(Kort bemærkning).

Steen Gade (SF):

Jeg ved ikke, hvornår hr. Eyvind Vesselbo overskrider nogle grænser, så det må han selv tage stilling til.

Det, jeg citerede her, var ikke kun SF's principprogram – der kunne det sådan set godt have stået – men det er en beslutning om bæredygtig udvikling, som EU's statschefer tog den 15.-16. juni 2001. Det var ikke for at bringe hr. Eyvind Vesselbo i vanskeligheder, at jeg gjorde det på den her måde; det var for at illustrere over for hr. Vesselbo og vel også over for regeringen, at der er en lang række ting, som faktisk allerede er skrappere end det, der ligger i det her forslag til vedtagelse, og som Danmark i princippet og overordnet har tilsluttet sig gennem EU.

Kan det være rigtigt, at de principper og tilkendegivelser skal kasseres? Eller skal der bygges videre på dem, man har givet i forvejen? Det her er jo en proces, der startede i 1992 med Rio-topmødet.

(Kort bemærkning).

Eyvind Vesselbo (V):

Jeg må sige til hr. Steen Gade, at det nu bliver noget snævert. Jeg synes, at hr. Steen Gade ser tingene meget snævert. Det virker, som om hele regeringens miljø- og energipolitik skal ligge i dette forslag til vedtagelse. Det her er noget retningssigende for den bæredygtige strategi, som skal komme til foråret.

Det er klart, at hvis man har den holdning, som hr. Steen Gade giver udtryk for her, kunne man fremsætte et forslag til vedtagelse, som var fem eller ti sider langt – hvis man altså skulle have alt det med, som omfattede både det, som EU havde vedtaget, og det, som SF har i deres

partiprogram – og nu er vi her altså ikke for at vedtage SF's partiprogram.

Sagen er, og jeg tror også, at hr. Steen Gade kender reglerne, at der kun er plads til 150 ord i de her forslag til vedtagelse. Der har vi prioriteret nogle overordnede ting, som lægger rammerne for den bæredygtighedsstrategi, der skal komme til foråret.

Det er klart, at man kunne tage 120 andre ting med i det her forslag, men det er der bare ikke plads til, for så ville formanden ikke godkende det her forslag til vedtagelse.

(Kort bemærkning).

Johs. Poulsen (RV):

Der er utrolig mange elementer, man ville kunne diskutere, når man forsøger at belyse, hvad der skal til for at få en mere bæredygtig udvikling både ude i verden og nationalt. Et af de elementer, som vi fra radikal side synes fylder meget i udfordringerne, er hele transportområdet, og hvad der sker på det felt.

Jeg vil spørge Venstres ordfører, om Venstre har den opfattelse, at den politik, der i øjeblikket føres på transportområdet – lad os bare tage det nationalt – overhovedet bidrager til at trække i den rigtige retning, når vi vurderer, hvad der skal til for at sikre en bæredygtig udvikling og sikre, at vi kan aflevere både vores nation og hele kloden i en bare rimelig forfatning til vore efterkommere.

Synes Venstre, at man med den transport- og trafikpolitik, der føres i øjeblikket, og med det afgiftssystem, der er, trækker i den rigtige retning?

Kl. 11.00

(Kort bemærkning).

Eyvind Vesselbo (V):

Jeg er fuldstændig enig med hr. Johs. Poulsen i, at transportområdet er fantastisk vigtigt for en bæredygtig udvikling, og at det er klart, at hvis man skal have en grundlæggende forbedring af miljøet både globalt og i Danmark, så er man nødt til at kigge på transportområdet. Det er jo også derfor, at Danmark har indgået aftaler, bl.a. Kyotoprotokollen, om at nedsætte CO₂-udslippet. Danmark skal reducere CO₂-udslippet med 21 pct. i perioden 2008-2012 – et af de skrappeste krav i hele verden. Og det er jo bl.a. også i den reduktion, vi skal have inddraget transportsektoren.