

Jette Gottlieb (EL):

Det har været en vældig interessant debat, vi har haft her i dag, og i bogstaveligste forstand: Just in time. Men ligesom man trods alt ikke kan måle en mands betydning ved at bede ham stikke fingeren i en kop vand og så måle hullet, der bliver tilbage, når han tager den op igen, kan man heller ikke måle betydningen af en folketingsdebat ved at måle de spaltmillimeter, den optager i Folketingets forhandlinger.

Jeg vil derfor hæfte mig ved de konkrete resultater, der kommer ud af, at dagsordenen bliver vedtaget. Den betyder nemlig, at regeringen forpligter sig til at nedbringe CO₂-udslippet fra transportsektoren og forpligter sig til at bruge de nødvendige midler, der skal til, for at udslippet senest i år 2005 er nede på det niveau, det var på i 1988.

Med hensyn til de midler, der er tale om, drejer det sig om at stille forslag, der tager planlægningsmæssige initiativer, som medvirker til at reducere transportbehovet. Det er forslag, der forbedrer transportsektorens energiuudnyttelse, det er forslag, der fremmer den kollektive trafik, coastertransport, cyklisme i byområderne samt person- og godstransport på skinner, og det er forslag, der sikrer fortsat støtte til forskning og udviklingsarbejde inden for trafikområdet. Sådanne forslag ser jeg hen til, at regeringen fremsætter i den allernærmeste fremtid, og jeg vil takke den for det, når den gør det.

Hans Christian Schmidt (V):

Noget af det bedste, vi fik sat på plads i dag, var, at CD her på talerstolen stod som garanter for, at de udmeldinger, vi kunne høre fra skatteministeren om, at benzinprisen pr. liter skulle stige, ikke bliver til noget. Tilbage er selvfølgelig spørgsmålet: Hvem bestemmer i regeringen i dag? Er det hr. Peter Duetoft, eller er det skatteministeren? Som det blev sagt i dag, er det i hvert fald sådan, at CD står inde for, at prisen ikke vil stige. Det er et godt signal at sende ud til befolkningen, og det er et fornuftigt signal.

Som jeg oplevede det, hørte vi også, at et af regeringspartierne tog til orde for, at vi ikke skal ind og pille ved transportfradraget. Det er et godt signal at sende ud til befolkningen.

Hvad angår dagsordensforslaget, skal jeg blot sige, at vi ikke er skræmt af forslaget. Der står flere ting heri, som vi selv har været med til at gennemføre, men der er to meget vigtige ting, som vi er kedde af, man ikke har taget med, og den ene er, at der ingenting står om privatbili-

sterne. Privatbilisterne er åbenbart blevet nedprioriteret i dagsordensforslaget, og det er vi kedde af. Til gengæld vil jeg sige, at privatbilisterne ved, hvor de har Venstre, og derfor vil vi fortsat stå for de synspunkter, som jeg tidligere har givet udtryk for om privatbilismen.

Som vi forstår det første punkt om at tage planmæssige hensyn, som medvirker til at reducere transportbehovet, betyder det vel, at det skal være sådan, at man åbner for nogle muligheder. Amterne og kommunerne skal blive bedre til at give virksomheder mulighed for at etablere sig i landdistrikterne, så der bliver arbejdspladser på de steder, hvor befolkningen bor.

Men der er altså et par ting, som vi ikke har fået præciseret, og det gør, at Venstre vil undlade at stemme til dagsordensforslaget.

Niels J. Langkilde (KF):

Angående det fremsatte dagsordensforslag kan jeg oplyse, at Det Konservative Folkeparti vil undlade at stemme. Dagsordenen er meget uklar, og forklaringen har vi jo fået her i debatten, fordi regeringspartierne åbenbart er meget uenige om, hvad de vil på området, og det er nok også årsagen til, at ministrene ikke vil herop og svare på de spørgsmål, der er stillet til dem.

Men derudover vil jeg sige om de enkelte punkter i dagsordenen, at vi vil ikke risikere at blive taget til indtægt for, at vi vil øge brandskatningen af bilisterne. Den debat, der har kørt både uden for og inde i salen det sidste døgn, tyder på, at det i virkeligheden er det, dagsordenen måske kan bruges til, og det vil Det Konservative Folkeparti ikke være med til.

Det andet, der kan undre én, er, at der ikke er nogen international dimension i dagsordenen. Hvis man ser World Energy Outlook for 1995, som Det Internationale Energiagentur har udgivet, vurderer de stigningen i den globale CO₂-mængde til omkring 10 milliarder t om året fra 1990 til 2010. Danmarks reduktion på de 20 pct., vi skal nå i 2005, vil svare til en reduktion på 12,3 millioner t, og det vil sige, at det er en ottehundrededel af verdens stigning, vi snakker om her.

Det er selvfølgelig godt, vi fokuserer på os selv, og vi har et stort CO₂-udslip pr. næse her i Danmark, ingen tvivl om det. Men det må dog tælle lidt, hvis vi skal frelse verden, hvordan de 799 ottehundrededele vil fordele sig. De industrialiserede lande i OECD vil tage sig af de 2,5 milliarder t, men ulandene vil tage sig af over