

geringen havde accepteret, at trafikken ikke behøver at leve op til sin del af reduktionen af CO₂. Den skulle jo i år 2005 være ligesom i året 1988. Det kan vi ikke nå. Men det kunne man have nået, hvis man havde taget konsekvensen af det. Det ville have været barskt. Det kan godt være, at det havde kostet mandater. Det skal jeg ikke afvise at det kunne have gjort, men jeg mener, at man skulle have gjort det alligevel.

Så spørger hr. Glerup om, hvem der har gjort mere. Det er der ingen, der har. De har ikke haft mulighed for at have regeringsmagten. Det er heller ikke sikkert, at jeg ønsker, de skulle have den. De, der eventuelt ville gøre mere, den sammenslutning af Enhedslisten, SF og Kristeligt Folkeparti, der markerer sig gennem det andet forslag til vedtagelse, er nok ikke regeringsdygtig. Det må vi nok konstatere, desværre. Men vi kunne da øve os på at blive det, når vi er blevet lidt større.

Så er det da rigtigt, at det er vigtigt – det er til det sidste spørgsmål fra hr. Martin Glerup, som var om EU's målsætning og spillelinje – at der er stor opbakning til den. Men det er jo ikke lige godt, om det går på, at man skal opfylde 70 pct. af sine forpligtelser derhjemme, eller om man kan nøjes med 50 pct. Det, vi gerne vil styrke ministeren i, er stadig væk at argumentere stærkt for de 70 pct.

(Kort bemærkning).

Martin Glerup (S):

Til hr. Ole M. Nielsen vil jeg sige, at det med trafikken er ikke et spørgsmål om mandater. Det er et spørgsmål om mobilitet i samfundet. Og jeg vil godt sige, at CO₂-mæssigt er det jo ligegyldigt, hvor udslippet kommer fra. Det, det gælder om, er at få reduceret emissionen.

Nu har vi inden for den vedvarende energi 450 MW ekstra vindkraft i år, hvilket svarer til cirka et fuldt moderne kulkraftværk. Det er med til, at vi er foran inden for den vedvarende energi. Så kan det være, at der er andre steder, der skal justeres.

Det er ikke sikkert, at vi kan nå vores målsætning på alle felter, men det er heller ikke det, der er afgørende. Det, der er afgørende, er det samlede resultat, som vi når frem til, og dér skal vi have klimabelastningen ned.

(Kort bemærkning).

Ebbe Kalnæs (CD):

Det er jo rigtigt. Jeg har hørt det en gang tidligere i debatten. Det er jo ikke muligt i det her Fol-

keting at føre sådan en debat som denne, uden at vi også skal have en trafikdebat.

Jeg vil gerne spørge, om hr. Ole M. Nielsen kan bekræfte, at hvis vi siger, at den naturlige baggrund for CO₂ har en faktor 100, så er den menneskeskabte ca. 4. 12 pct. af de 4 pct. kommer fra privatbilisme, hele trafiksektoren giver ca. 20 pct.

Gør Kristeligt Folkeparti sig ikke skyldig i at være med til at lave trafikken til et stort dyr i åbenbaringen sammen med venstrefløjen, som har et helt andet ideologisk mål, nemlig at nå at få givet den trafik én på skallen, før vi har de tekniske løsninger, som ligger lige for? Vi har faktisk tekniske løsninger så tæt på, at vi om 15 år er startet meget stærkt på dem og stort set ikke kører på benzin og diesel længere. Det er det, det ligger til.

Skal man have nedgjort de 75 pct. af al trafik, der foregår i bil, som vi ikke kan erstatte, skal man skynde sig lidt, inden vi har de tekniske løsninger, for man skal jo lide for miljøet, ellers er det ikke noget værd, for tekniske løsninger duer ikke.

(Kort bemærkning).

Hans Christian Schmidt (V):

Nu skal det jo ikke udvikle sig til, at vi skal tale om tipoldebørn hele tiden.

Jeg vil bare spørge hr. Ole M. Nielsen, om hr. Ole M. Nielsen og Kristeligt Folkeparti ikke er nervøse for, at når historielæsningen skal foregå, så vil folk spørge: Var det alt, hvad Kristeligt Folkeparti kunne byde på?

De kunne sætte sig sammen med socialister, føre en politik og bruge nogle midler, som er prøvet igen og igen og igen, men har intet gjort for at hjælpe miljøet, i stedet for at gå ud og sige: Nu vil vi prøve noget nyt. Nu tager vi virkelig nogle styringsinstrumenter i brug, som er anerkendte over hele verden. Alle de konventioner, alle de steder, hvor FN holder nogle klimamøder, hvor man igen og igen gentager dem, at de alligevel dér gik ind og sagde: Det gør vi.

Derfor vil jeg spørge: Hvad er meningen med, at der står, at der fastsættes positivliste over projekter, og at de kun må bruges til energibesparende foranstaltninger og vedvarende energianlæg?

Jeg er enig med hr. Martin Glerup i, at CO₂-udslip jo er noget, der findes alle steder. Kunne man ikke åbne op for det, så man ikke gjorde det så indsnævret, så vi fik flere muligheder?