

[Billgrav-Nielsen]

her har med at gøre, er det da interessant at slå fast, at den energihandlingsplan, som dengang blev fremlagt, både i sin form og i sit sigte var meget ambitiøs, meget vidtrækkende og ret enestående. Det er også interessant at konstatere, hvor langt vi faktisk er nået i retning af at opfylde den, så vidt det er muligt at opfylde en så langsigtet plan på så kort tid.

Det har aldrig været meningen, at der skulle vise sig voldsomt konkrete resultater i løbet af 4 år, men vi kan se, at vi har fået retningen stukket ud og drejet energipolitikken i den rigtige retning. Vi skal tage stadig mere hensyn til miljøpåvirkningen fra energisektoren, for ingen sektor har en mere direkte påvirkning af miljøet end netop energisektoren.

Som det blev stukket ud af den daværende VKR-regering allerede i den første redegørelse til Folketinget i december 1988 om denne problematik, var målsætningen at fremlægge en egentlig handlingsplan for energiområdet. Den kom i april 1990, og i maj 1990 kom der en transporthandlingsplan, som desværre ikke var særlig omfattende. Med den opfølgning, der har fundet sted siden, senest med den nuværende regerings opfølgning fra november 1993, må man virkelig afvise de påstande, der kom fra hr. Riishøj tidligere under debatten i dag, om, at energihandlingsplanen er i nød, nærmest er ikkeeksisterende og ikke bliver fulgt op. Vi kan konstatere, at på en række områder er udviklingen gået som forudsat og ønsket, og de virkemidler, der er sat i værk, har haft den ønskede virkning; det gælder især for udviklingen med naturgassens stærkere indplacering i energipolitikken, den vedvarende energis stærkere indplacering og omstillingen fra central til decentral kraftvarme, som i høj grad er forløbet tilfredsstillende. Men det har jo også noget at gøre med, at de partier, der var mest aktive bag udførelsen af planen, også var parat til at følge op, da man kunne se, at det var nødvendigt.

Vi, der havde med denne første plan at gøre, var også bevidste om, at der skulle ske årlige – ja, næsten månedlige – konkrete opfølgninger, hvis vi skulle nå disse ambitiøse mål. Socialdemokratiet, SF og Det Radikale Venstre fulgte op med indførelsen af CO₂-afgiften, og den stimulerende, der udgik herfra til konvertering til decentral kraftvarme, har jo i høj grad ført til, at der er kommet skub i den side af sagen. Og det

betyder også – det glemmer man i debatten, eller i hvert fald ser man bort fra det – at vi derved i højere grad får både en effektiv udnyttelse af elproduktionen og af den varme, der opstår ved produktion af el. Dertil kommer efterfølgende forliget om biobrændslerne, og her er der grund til at takke en bred kreds af partier, fordi man kunne nå til enighed. Netop vore egne ressourcer på bioområdet er jo vigtige for dansk energipolitik set i et fremtidsperspektiv, og især i henseende til miljøaflastningen er det meget vigtigt, at vi så effektivt som muligt udnytter de biobrændsler, vi har her i landet.

Når jeg takker ministeren, er det kun, fordi ministeren har gjort sin pligt. Det blev jo aftalt ved regeringens tiltræden, at vi skulle følge effektivt op på handlingsplanerne for energi- og transportområderne. Det ligger klart nu, at hvis man kun nøjes med at gøre de ting, der er beskrevet i energihandlingsplanen, opfylder man ikke den målsætning, som jeg forstår vi stadig er enige om. Jeg skal minde om, at målsætningen både er at reducere energiforbruget, og her har hr. Peter Hansen-Nord måske ikke helt husket, hvad grundlaget var. Det er ikke nok, at vi bare bruger løs af energien; vi skal både reducere energiforbruget med 15 pct. frem til år 2005, samtidig med at vi omstiller til renere energikilder. Og samtidig med at vi effektiviserer brugen af energi, skal vi faktisk reducere selve energiforbruget, for ellers kan vi ikke nå frem til at reducere f.eks. CO₂-udslippet med de 20 pct. i år 2005, som stadig er målsætningen. Som ministeren åbent og ærligt gør opmærksom på, har vi her et problem, medmindre vi foretager os noget konkret nyt.

Transportsektoren har til dato endnu ikke leveret sin part af bidraget til reduktionen af miljøbelastningen, og det må Det Radikale Venstre meget beklage. Den seneste trafikhandlingsplan angiver den vej, der skal gås, men desværre tror jeg, det har lange udsigter med at opfylde målsætningen i transporthandlingsplanen helt konkret, fordi det så decideret hænger sammen med de fremskridt, man gør på området i f.eks. EU. I EU har man de rigtige planer og de rigtige forestillinger, men der mangler handlekraft. Man er ikke villig til at sætte magt og handling bag ordene, f.eks. i det væsentlige spørgsmål om at sikre, at en større del af den fremtidige vækst i transporten bliver ført over på kollektiv trafik og skibstrafik.