

ne Torontoklub bliver gjort til en konvention, som landene skal tilslutte sig.

Jeg mener, det ville være helt unaturligt, om Danmark ikke går i spidsen og støtter det forslag, netop når vi har det som en national målsætning, og dermed er der ikke en modsætning mellem, hvad skal vi sige, international politik og national målsætning.

Peter Hansen-Nord (V):

Siden den store CO₂-pakke blev gennemført uden om den daværende VK-regering i 1992, er der nu gået 3 år med at overbevise de øvrige medlemmer i EU om en sådan afgifts fortræffeligheder. Adskillige gange har fælles CO₂-afgift været på forskellige ressortministres dagsorden i Ministerrådet, uden at det er lykkedes at komme et skridt videre – faktisk har man taget adskillige skridt baglæns.

Netop argumentet om, at nu ville Danmark vise det gode eksempel og hurtigt få de andre med på ideen, var et gennemgående tema hos forslagsstillerne i 1991-92. I Venstre troede vi ikke på det projekt. Vi var mere af den opfattelse, at man overtaler ikke andre til de tåbeligheder, man selv begår, og befolkningen må endnu en gang vurdere, hvem der er bedst til at løse fremtiden. Lande som f.eks. Holland, som dengang også havde en CO₂-afgift, har i mellemtiden elimineret effekten over for erhvervslivet. Tilbage på tømmerflåden står nu Danmark og kigger langt efter vennerne.

Det endelige dødsstød vedrørende en fælles EU-miljøafgift på CO₂-emission kom på regeringsstopmødet i Essen sidste efterår. Danmarks statsminister, hr. Poul Nyrup Rasmussen, var enig i, at EU ikke kunne beslutte fælles afgifter ved flertalsbeslutninger, og så er udsigten til en fælles CO₂-afgift sparket et godt stykke ind i det 21. århundrede.

Flere fremtrædende medlemmer af regeringspartierne har med skiftende mellemrum også udtrykt deres skepsis angående CO₂-beskatningens effekt på nationalt plan. Blandt disse bør nævnes to nuværende medlemmer i henholdsvis Kommissionen og Parlamentet. De har talt bjerget direkte imod og kynisk konkluderet, at CO₂-problematikken skal ses i en større sammenhæng. Det er vi enige i i Venstre.

Den måde, den nuværende CO₂-afgift og de påtænkte stramninger virker på, er efter Venstres opfattelse alene et planøkonomisk element, som for længst er taget af den verdenspolitiske dagsorden. Skulle regeringen være i tvivl om

denne påstand, er jeg sikker på, at der stadig væk findes små studiegrupper spredt rundt om i området øst for den tidligere Berlinmur.

Har CO₂-afgiften i Danmark da slet ikke været godt for noget? Sådant spørger mange skeptikere, når de hører Venstres afvisende holdning. Jo, der er jo ikke noget, der er skidt, uden at det er godt for noget, og her er det værd at bemærke den øgede interesse for bevarelse og udbygning af a-kraft i flere EU-lande. Her har CO₂-diskussionen og de tiltrådte CO₂-stabiliseringsaftaler fra Rio hjulpet godt med. Dette er en effekt, vi ikke er utilfredse med i Venstre, uden at jeg dog skal fortsætte med a-kraftdebatten her i dag.

Jeg ved godt, at det er forbundet med et stort prestigetab at opgive en fejlagtig CO₂-afgift. Men i Venstres skudsmålsgang over denne regering vil en sådan beslutning blive opført under de positive tiltag, så der er da noget at stræbe efter.

CO₂-afgiften skal afvikles hurtigst muligt parallelt med nogle forhandlinger med erhvervslivet om nogle obligatoriske energisyn og reduktionsmål ved anvendelse af miljøbelastende stoffer. Dette er recepten, der giver en masse muligheder og opstart på en proces, som jeg ikke kender slutdatoen på. Rækken af positive eksempler ved frivillige aftaler er god og lang: Svovldioxidaftalen, den frivillige batteriaftale, pesticidhandlingsplanen og vandmiljøplanen. Alle disse passer til den danske form for demokrati.

Nu skal man selvfølgelig ikke starte med at stille så store krav, at forhandlingspartnerne på forhånd opgiver. Det her er én lang pædagogisk øvelse, hvor det vigtigste element er at bevare engagementet og naturligvis sørge for ros og anerkendelse i kontant form til dem, der viser vejen. Så tror vi i Venstre på, at vi når et tilfredsstillende resultat.

Regeringen påstår, at CO₂-målsætningen i »Energi 2000« ikke nås i 2005 med de iværksatte og planlagte tiltag. Der mangler 2 pct. på energidelen og 3 pct. på transportsektoren. Det er det, jeg kalder et stykke bestilt arbejde, og det kræver ikke store talenter at lave et sådant regnestykke.

Her bør indskydes, at dette er en dansk plan, hvorimod de internationale aftaler om stabilisering af CO₂ i år 2000 med reference fra 1990 jo opfyldes i fuldt mål – og lidt til.

Men jeg vil vende tilbage til det danske selvpineri med henblik på opfyldelsen af målsætningen, og så vil jeg med nogle få spørgsmål og