

udpegning af nogle glemte beregninger trylle de manglende 5 pct. væk. Der er i »Energi 2000« ikke omtalt eller taget hensyn til et samlet miljøregnskab.

Siden »Energi 2000« blev vedtaget, har miljøtiltag i industrien og i erhvervslivet generelt ikke været medregnet på kreditsiden. Vi, der vedtog planen i 1990, havde ikke en kinamands chance for at vide, hvor mange miljøforbedrende initiativer erhvervslivet ville tage eller blive pålagt, som kostede energi og dermed CO₂-emission.

Kravene til miljø- og energipolitikken trækker derfor ikke altid i samme retning. Eksempelvis kan nævnes: Kræver rensning af luft og spildevand megen energi? Skal dette miljørigtige merforbrug på debet- eller kreditsiden i vores CO₂-regnskab?

I Venstre går vi f.eks. ind for det miljøvenlige kraftvarmekoncept, men vi må samtidig erkende, at vi pumper varmt vand rundt over længere og længere afstande. Det koster energi, hr. minister. Hvor skal det bogføres?

Tre danske raffinaderier, der behandler 8,5 millioner t råolie, er i dag gennem nogle store investeringer i miljøforbedrende foranstaltninger nogle af EU's mest energiintensive. Det betyder et 10-15 pct. større procesforbrug end nødvendigt og dermed igen en øget CO₂-udledning, ca. 100.000-150.000 t om året. Hvor skal det bogføres?

Endvidere går der ca. 1,5 millioner t råolie eller raffineret olie til eksport på grund af omlægningen i vores egen energipolitik. Skal nettoeksportens CO₂-andel i den forbindelse ikke krediteres vores CO₂-regnestykke? Sådan kan man altså blive ved med at konstatere, at øgede miljøkrav koster energi og dermed CO₂-emission.

Vedrørende transporthandlingsplanen vil jeg gerne pege på, at ændringer i brændstof- og vægtafgifter siden 1990 betyder, at det ikke længere er attraktivt at køre i dieseldrevne personbiler og varebiler. Dette reducerer partikel- og svovlforurening, o.k., men samtidig betyder skift af brændstoftype, at vi øger mængden med 25 pct. Et dansk krav om 3-vejs-katalysatorer i disse biler giver altså yderligere en stigning på 5 pct. Hvor skal den omlægning bogføres?

Venstre var ved behandlingen af »Trafik 2005« positive over for at medvirke til en intensiveret indsats over for muligheden af at tilsætte etanol til benzin og biodiesel til dieselolie for derigennem at reducere transportsektorens

CO₂-udslip. Transporthandlingsplanen taler jo nemlig om, at man kan nedbringe CO₂-emissionen med 10-15 pct. ved tilsætning af 800.000 t etanol i år 2010 igennem en afgiftsprofil.

Jeg spørger: Hvor langt er regeringen med videre udbygning her til stabilisering af transportsektorens CO₂-problematik?

Afhængigt af, med hvilket temperament man betragter disse vigtige elementer i det danske CO₂-regnskab, vil jeg påstå, at Venstre har efterladt en betydelig margin til at retfærdiggøre vores påstand om, at Danmark nok skal nå CO₂-målsætningen i 2005.

For at være helt sikker vil jeg afslutningsvis pege på usikkerheden omkring regeringens beregninger vedrørende energiintensiteten, hvor man pludselig i Dithmerrapporten benytter sig af såkaldte internationale undersøgelser og dermed kommer frem til, at den kun stiger 0,5 pct. pro anno. Hvorfor holder man sig ikke til de danske tal, der de sidste 5 år viser 0,75 pct. stigning? Havde man brugt disse tal, var det, vi diskuterer i dag, unødvendigt, for så var man allerede derigennem i sine beregninger kommet frem til, at de 5 pct., man mangler, var væk. Men så havde vi naturligvis ikke haft den udmærkede debat i dag. Og man kan så vurdere, når vi engang er færdige – forhåbentlig i dag – om det var en god eller dårlig idé.

Men som sagt er der en række elementer, som jeg mener der ikke er taget højde for i vores regnestykker, og derfor er mit helt klare postulat her, at vi sagtens når den CO₂-målsætning, der ligger i »Energi 2000«, og som Venstre også står bag, med de allerede etablerede tiltag og de planlagte tiltag, der ligger i sektorerne.

Miljø- og energiministeren (Svend Auken):

Det er jo lidt af et nybrud i Folketingets arbejdsform, at vi har fire forespørgsler oven på en redegørelsesdebat, forespørgsler, som alle griber lidt ind i hinanden.

Hr. Peter Hansen-Nord vil sikkert medgive mig, at en række af de spørgsmål, han rejser i sit ordførerindlæg, faktisk indgår mere naturligt i den forespørgsel, han selv har stillet, og som kommer til forhandling på et senere tidspunkt i dag. Derfor står diskussionen lidt skævt, idet regeringen endnu ikke har haft lejlighed til at svare på hr. Peter Hansen-Nords forespørgsel.

Men jeg vil allerede nu sige til hr. Peter Hansen-Nord, til de andre ordførere og til Folketinget, at hvis man følger det forslag, hr. Peter Hansen-Nord nævner, om at afskaffe den dan-