

ningsforøgelse at investere i nedsættelsen af energiforbruget osv., puha, puha, puha. Ja, tak, men hvad så om 3-4 år, når den investering er tilbagebetalt? Så er det da en omkostningsnedsættelse, så er man da mere konkurrencedygtig, så står man da bedre over for udlandet, end man gør i dag, fordi man bruger mindre energi pr. produceret enhed på det tidspunkt, end man gør i dag, og har dermed en fordel.

Derfor er det synspunkt, fru Gitte Seeberg kommer med, da noget snak eller i alt fald meget kortsynet, for det gælder måske nok inden for det første eller de næste 2 eller 3 år, efter at en investering er vedtaget, men over de mange år efter og på den lange sigt er det da en fordel for de virksomheder, der går ind i investeringsordningen og derefter får et lavere energiforbrug og dermed lavere grundudgifter.

Ingen skal komme og fortælle mig, at en nedsættelse af energiforbruget med 10, 20, 30, 40 pct. ikke vil lette omkostningsniveauet betragteligt og skabe større konkurrencedygtighed hos virksomheder, hvis energiforbrug udgør $\frac{1}{3}$ eller mere af deres samlede omkostninger. Så fru Gitte Seebergs regnestykke gælder ikke.

Jes Lunde (SF):

SF hører til de partier, der tager miljøproblemerne alvorligt også i praksis, når der skal laves lovgivning her i Folketinget.

Nogle gange kan man blive i tvivl om, hvor mange partier der har det sådan herinde, for vi kan jo tydeligt se, at flertallet fører en miljøpolitik, der på mange punkter er helt uforsvarlig, når det kommer til stykket, selv om man siger alle de rigtige ord ved festlige lejligheder.

Situationen blev glimrende illustreret af TV-Avisens nyhedsmagasin onsdag den 5. april. På trods af stigende miljøproblemer og partiernes erklærede målsætninger om at fremme den kollektive trafik er det gået lige modsat: Prisen på kollektiv trafik er steget markant, prisen på benzin er faldet lige så markant, og vi har fået en eksplosion i privatbilismen understøttet yderligere af en syndflod af motorvejsbyggerier.

I Nyhedsmagasinet stillede regeringen så op med en trafikminister, der bare slog ud med armene og sagde: Jamen det er åbenbart det, folk vil have; folk vil jo køre mere i privat bil, og så kan vi ikke gøre noget ved det.

Det er efter SF's opfattelse et grotesk eksempel på regeringens dobbeltspil i miljøpolitikken: På den ene side holder man alle de rigtige taler, på den anden side gør man det stik modsatte i

praksis ganske mange steder, hvis presset fra bilmafiaen, kulmafiaen eller hvem, der nu har interesser i klemme, bliver stort nok.

Nu står vi og behandler en CO₂-pakke, hvor ambitionsniveauet er skåret kraftigt ned på grund af larm fra Dansk Industri, Venstre og De Konservative.

Regeringen vil sikkert i dag påstå, at der ikke er sket de store ændringer, men så skal man bare læse lidt i CD'ernes partiavis, Centrum-Debat, fra marts 1995, der taler åbenlyst om den »kraftige reduktion i udspillet som et resultat af en ihærdig indsats fra CD.«

I Dithmerrapporten fra april 1994 fik Folketinget præsenteret en meget klar redegørelse for, at målsætningen om at nedbringe CO₂-forureningen med 20 pct. inden år 2005 ikke kunne nås uden nye initiativer.

Da forhandlingerne startede først på året, fik vi yderligere opgjort gabet mellem det sandsynlige forløb og målsætningen til mindst 6-7 pct., og vi blev som udgangspunkt enige om, at erhvervslivet gennem CO₂-pakken nødvendigvis måtte bidrage med mindst 5 procentpoint, hvis der skulle være nogen chance for at nå målsætningen.

Med i billedet hører jo, at målsætningen endda slet ikke er god nok. Internationale klimaforskere mener, at der er behov for en lang større reduktion, hvis vi skal undgå drivhuseffekten og de truende økologiske katastrofer. De tyve procent er bare udtryk for, hvad vi indtil nu i en alt for begrænset kreds af lande har bundet os til, og de tyve procent burde efter SF's opfattelse ved opfølgingsmødet i Berlin i sidste måned være blevet gjort til en pligt for de industrialiserede lande på linje på forslagene fra den tredje verden, og hurtigst muligt burde målsætningen derefter strammes internationalt.

Det er også baggrunden for, at vi finder det helt forkert at lempe på midlerne, og det er ikke desto mindre det, regeringen nu gør ved at komme med en pakke, hvor erhvervslivet end ikke bidrager med det minimum på 5 procentpoint, som vi tidligere var så enige om.

Det er et tema, som SF vil forfølge under forhandlingerne i Folketinget, og vi vil holde regeringen fast på dens ansvar for, at målene nås.

Det konkrete CO₂-forslag, der ligger til behandling i dag, svarer i sin struktur på mange måder til de principper, som regeringen og SF sammen talte sig frem til, før den politiske proces af regeringstaktiske grunde brød sammen. Det er mere ambitionsniveauet, den er gal med.