

hvor der jo er en tydelig sammenhæng mellem solpletaktiviteter og jordens temperatur.

Den 23. juli 1990 under overskriften: »Tørretal om vores klima: Drivhuseffekten har ikke vist sig« bliver der i Morgenavisen Jyllands-Posten grundigt redegjort for, at der hverken har været tale om temperaturstigninger eller vandstandsændringer siden 1890.

Under overskriften: »Drivhuseffekten er kun en myte« har lederen i Ingeniøren den 9. august 1991 klart redegjort for, at der ikke er nogen grund til at tro på den religion.

Den 26. august 1991 er det Morgenavisen Jyllands-Posten, der i sin leder under overskriften: »Drivhuseffekten« redegør for, at den form for miljøsocialisme, der præger debatten, ikke har nogen som helst faglig fundering. Man refererer til et møde, der har været på daværende tidspunkt i Torshavn mellem direktørerne for de nordiske landes meteorologiske institutter, som var samlede til et årsmøde. De udtalte samstemmende, at dommedagsprofetien om drivhuseffektens katastrofale følger for det globale klima er noget nær grundløse. Ja, de var på nippet til at aflive hele teorien som det pure oppspind, hvad i øvrigt Norsk Polarinstitut havde nået at gøre forinden.

Hvis jeg skal fortsætte, så redegør ingeniørdocent Peter Laut i december 1991 i bladet El og Energi for, at drivhuseffekten ikke har noget på sig, men at det snarere er helt andre ting, der er årsag til det, hvis der er tale om en global opvarmning, og han nævner bl.a. solpletaktiviteterne osv.

Mængden af dokumentation for, at denne religion, der hedder CO<sub>2</sub>-problemet, og de efterfølgende pålagte afgifter, ikke har noget som helst på sig, er meget, meget stor.

Hvorfor bruger man så ikke bare i Danmark, men også i en lang række andre lande, så mange ressourcer på at diskutere CO<sub>2</sub>? Det er, fordi man her har et redskab til at få et jerngreb om befolkningen. Der er ikke noget, der er så godt at styre en befolkning med, som angst. Angsten for, at Jorden går under, er vel det, der præger os alle sammen.

I en årrække var det angsten for atomkrig, der fik politikkerne til at foretage sig de mest mærkværdige ting. Nu er det ikke længere øverst på dagsordenen, nu er det drivhuseffekten og dommedagsprofetierne i den anledning, som præger den politiske debat.

Vi anerkender ikke denne situation, og det pudsige ved det er, at når alt dette materiale bli-

ver forelagt den danske miljøminister og hans embedsmænd, så har de kun et eneste svar, og det er: »Jamen FN's miljøfolk og klimapanelet siger, at der er noget om snakken.«

Hvis vi skal kigge lidt på, hvad der så egentlig er af muligheder for, at vi her i Danmark kan reducere forbruget af brændstoffer og sørge for, at miljøkonsekvenserne af, at vi bruger autobiler til transport af personer og gods, kan reduceres, ja, så er der jo mange muligheder, og vi i Fremskridtspartiet støtter jo selvfølgelig ethvert initiativ, der kan være med til ad fornuftig vej at reducere forbruget af brændstoffer såvel som miljøbelastningen.

Da undrer det mig, at man på side 50 i Trafikministeriets publikation »Transport, energi og CO<sub>2</sub>-emissioner« på side 50 øverst refererer til en rapport fra Dansk Teknologisk Institut, en rapport fra 1991, hvor det bliver godtgjort, at man gennem en række forsøg har fundet ud af, at bare ved at ændre den måde, hvorpå folk betjener deres ganske almindelige personbiler, kan man reducere brændstofforbruget med hele 10 pct.

Hvad har regeringen foretaget sig i den anledning? Hvad har man gjort for, at det siden 1991 kunne have været muligt at reducere med hele 10 pct.?

Regeringen har også dokumenteret, som hr. Peter Hansen-Nord fra Venstre tidligere har refereret til, at vi ved at overgå til biobrændstoffer kan reducere CO<sub>2</sub>-emissionen med 10 pct. Der er altså mulighed for med bare to simple redskaber at spare 20 pct. på CO<sub>2</sub>-regnskabet, men det er der ingen interesse for. I stedet taler man om at forhøje afgifterne på brændstoffer, i stedet taler man om, at den kollektive trafik skal have endnu flere midler stillet til rådighed, og alt sammen fordi de mennesker, der fremfører de synspunkter, ikke gør det af hensyn til miljøet. De gør det af hensyn til deres egne socialistiske planer for det danske samfund. De ønsker at fastholde et jerngreb, så de kan styre den danske befolkning. Hvis hver enkelt havde sin egen bil, havde folk mulighed for at træffe individuelle afgørelser, men hvis alle er ovre i den kollektive trafik, er man afhængig af fagforeningers for-godtbefindende, når de strejker eller ikke gider at køre, osv. Personbiler giver individuelle mennesker mulighed for at træffe individuelle valg.

I dag sætter man det op, som om det at køre bil nærmest er noget, der er gratis. Jeg skal minde om, at hvis man vil bevæge sig ud i at skulle have en bil, er der registreringsafgift, moms,