

I CD har vi vedkendt os måltallet for 2005 og transporttallet for 2030. Begge måltal er vedtaget under den borgerlige regering i 1990, og det kan vi jo ikke lave om på nu, men vi kan gøre vor samlede indsats mere effektiv ved at tænke i større linjer, hvilket »Energi 21« er udtryk for. Når kritikerne af dette synspunkt så hævder, at det betyder mindre dansk miljøindsats, vil CD hævde det modsatte. Alle, der vil gøre noget godt for miljøet i verden, burde glæde sig i stedet for at kritisere den ændrede tankegang i »Energi 21«.

To påstande møder vi konstant i den debat.

Den ene er, at Danmark har et meget højt udslip af CO<sub>2</sub> pr. indbygger, hvilket skulle være et stort moralsk problem for os. Jamen hvad er det dog for nogen sammenligninger? Danmark er en kold del af verden og behøver derfor selvfølgelig energi til opvarmning. Vi har fravalgt a-kraft, og vi har ikke CO<sub>2</sub>-fri vandenergi. Er det så rimeligt at sætte vores CO<sub>2</sub>-udslip i relation til lande, der har én eller flere af disse ting, og som befinder sig under varmere himmelstrøg? Nej, det er statistisk gøgl. I stedet burde man se på energieffektiviteten, og her ligger Danmark i top. Vi udnytter vore energiresourcer godt, og det burde vi glæde os over og prøve at hjælpe andre lande til at nå det niveau.

Den anden påstand er, at en øget indsats f.eks. i Øst- og Centraleuropa betyder mindre, fordi deres CO<sub>2</sub>-udslip er mindre end vort eller faldende. Rusland nævnes som eksempel. Jamen har man da ikke set, hvad der sker derovre? Det land er nærmest i opløsning. Produktionen falder, og der er social og økonomisk krise. Naturligvis er der så faldende CO<sub>2</sub>-udslip, hvis deres fabrikker lukker og produktionen stopper, men det er jo ikke lige den udvikling, vi ønsker, hvis Europas sikkerhedsproblemer skal løses. Så er man nødt til at skabe en økonomisk og social standard, f.eks. i Rusland, hvis man vil hindre fanatisme og social nød. Og hvordan vil le CO<sub>2</sub>-udviklingen så være dér? Det er her, vi bør sætte ind, gøre disse lande mere energieffektive, for så batter det virkelig mangedobbelt for det globale miljø. Øststøtte og investeringer bør i praksis have miljø- og energiprioritet.

»Energi 21« bliver af nogle læst, som Fanden læser Bibelen. Det skal understreges, at afsnit 1 og 2 i planen er de politiske bindinger, mens 3. og 4. afsnit er regneeksempler ud fra forudsætningerne, der ikke er vedtaget noget som helst om endnu. Det fremgår klart af »Energi 21«, at der efter 1997 skal optages drøftelser om en eventu-

el langsigtet CO<sub>2</sub>-målsætning, men at denne ikke skal være fast som den, der var i »Energi 2000«, men skal være en retningslinje for den fremtidige energipolitik, og at den skal overvejes i relation til den internationale indsats. Der er intet fast CO<sub>2</sub>-mål for år 2030, og det er klogt.

Alt dette betyder ikke – jeg var før inde på, at i CD er vi tilfredse med, at planen understreger, at kul stadig er en væsentlig energikilde i Danmark, det har jeg redegjort for – at CD vender sig mod vedvarende energi. Specielt havbaserede vindmøller, solenergi og biobrændsel har deres naturlige plads i energipolitikken. Planen tegner en udvikling, hvor regeringen sigter mod stigende brug af vedvarende energi.

Økonomi og effektivitet skal naturligvis med i beregningerne, når man ser på en udbygning, men godt er det, at der stadig sker noget på dette område både for os selv, men også, fordi det danner basis for eksport af disse teknologier til områder, der måske i højere grad end vi selv kan udnytte dem.

Transportområdet er vigtigt, bl.a. fordi man i 1990 bestemte et måltal for nedbringelsen af sektorens CO<sub>2</sub>-udslip i år 2030. CD er tilfreds med, at det slås fast, at bilen er nødvendig for personbefordring i Danmark. Tvivlende sjæle kan jo bare bevæge sig uden for HT-området. CD glæder sig over, at man nu vælger forskning, produktudvikling, nye teknologier, normer og standarder som midler for at få bragt transportens CO<sub>2</sub>-belastning ned i stedet for afgifter og forbud.

Danmark er et vækstsamfund. Vi skal producere for at bevare vor velfærd. Vi har en arbejdsmarkedsreform, hvor mobilitet og fleksibilitet er nøgleord. Derfor vil det være dumt at koncentrere sig om at begrænse mobiliteten i stedet for at gøre mobiliteten renere. De få steder, hvor afgifter er nævnt som mulige redskaber, er det med bemærkninger om, at det skal kobles sammen med energieffektivitet, respekt for vor konkurrenceevne og med social balance, og det holder vi fast på.

CD står ved de grønne afgifter vedtaget i forbindelse med skattereformen, men hvordan denne vægtning fortsat kan udvikles og konkretiseres, må vi tilbage til i forbindelse med drøftelserne om en fortsættelse af skattereformen. CD mener, at det er en vanskelig vej at fortsætte ad. CD tror, at det vil ramme konkurrenceevnen, og at de grønne afgifters smertetærskel bl.a. af sociale grunde er nået. Men den diskussion må vi vende tilbage til. Vi skal sige, at CD er forbeholdne her.