

emne, har vi jo stadig væk på dagsordenen, så dér er der jo mulighed for en CO<sub>2</sub>-reduktion, der virkelig vil noget. Hvad CO<sub>2</sub>-tonsreduktionsprisen er her, kan vi spørge amerikanerne om, men det ligger altså i størrelsesordenen, som jeg har nævnt tidligere i dag, mellem 200 og 300 kroner pr. t CO<sub>2</sub>.

Ellers synes jeg også, at for sådan noget som LPG-gas, som vi havde tidligere i Danmark, er der jo ingen tvivl om, at vi her både CO<sub>2</sub>-mæssigt og på anden vis – hvem der så må have skylden – har skrottet noget, som har peget i den rigtige retning. Det er bare sådan lige den indgangsvinkel, jeg har til transportsektoren.

Summa summarum: Hvis transportsektoren klarer sin del, er jeg helt overbevist om, at energisektoren også kan klare sin del med henblik på opfølgningen af »Energi 2000«.

(Kort bemærkning).

**Niels Anker Kofoed (V):**

Jeg ved jo godt, at på dette tidspunkt af en debat er det ikke særlig høfligt at gå op og tage ordet, for klokken nærmer sig spisetid, og mødet skal slutte, men jeg synes, der var så mange gode ting i trafikministerens svar, så jeg vil gerne kommentere det.

Trafik har vi alle sammen forstand på, for vi kører jo alle sammen i trafikken, så vi ved en masse om de her ting. Det, jeg undres på, er, at trafikministeren nu siger, at vi kan spare på energien, når vi er i transportsektoren. Det kan jeg ikke lige få til at harmonere med den skattepolitik, man fører f.eks. over for biler.

Hvorfor diskriminerer man dieselmotoren, dieselbilerne? Hvis man ser på Tyskland og Frankrig, favoriserer man næsten dieselmotoren ud fra den begrundelse, at der er mindre CO<sub>2</sub>-udslip end fra benzinmotoren, plus at den holder dobbelt så længe, og det vil sige, at der skal laves færre motorer.

Så jeg vil også spørge ministeren, om man kan forstå ministeren således, at man nu lægger skattepolitikken om, således at dieselmotoren kan konkurrere på fair vis over for benzinmotoren og dermed få CO<sub>2</sub>-udslippet mindre og dermed bedre opfylde de målsætninger, som regeringen har.

(Kort bemærkning).

**Eva Møller (KF):**

Dette blot for en sikkerheds skyld, for at Det Konservative Folkeparti ikke vil blive taget til indtægt for meget høje benzinpriser.

Så var der foruden spørgsmålet om, at benzinpriserne ikke måtte være over dem, der var i vores nabolande, også spørgsmålet om landdistrikterne. Jeg skal sige, at selv om jeg er vel vidende om, at såvel Sverige som Tyskland bliver nødt til at tænke sig om, har jeg ikke hørt nogen udmeldinger fra nogle af de to lande om benzinpriser, der nærmer sig de højder, som jeg har hørt danske ministre gå ind for.

Så skal jeg sige, at jeg var i starten af min ordførertale tilfreds med, at der ikke var nye målsætninger på transportområdet, men jeg glemte i den forbindelse at sige, at jeg er glad for, at det nu ser ud, som om også transportsektoren skal til at leve op til at bidrage med en reduktion af CO<sub>2</sub>-målsætningen, så den ikke udelukkende kommer til at hvile på el- og energisektoren, hvor den ellers har ligget hidtil.

**Miljø- og energiministeren (Svend Auken):**

Regeringen har jo givet sit bidrag til diskussionen både med den redegørelse og med selve planen »Energi 21« med tilhørende forarbejder i form af de mange tekniske rapporter og navnlig »Danmarks Energifremtider«, og derfor betragter jeg mere debatten i dag som de politiske partiers ordføreres mulighed for at markere deres synspunkter og holdninger som bidrag til de videre overvejelser.

Derfor er det ikke mangel på respekt, eller fordi tidspunktet er fremskredet, at jeg ikke kommenterer alle de indlæg og alle de synspunkter, der har været fremme. Det får vi rig lejlighed til i fremtiden selvfølgelig, men det er først og fremmest, fordi jeg synes, det er rigtigt, at partierne selv får mulighed for at drøfte disse ting, og der har jo også været mange spændende indlæg i dag.

Jeg vil som helhed sige tak for en meget positiv modtagelse af »Energi 21« – ikke nødvendigvis her i salen i dag, men i forhold til den del af offentligheden, som er optaget af energi- og miljøsynspunkter. I betragtning af, hvor svære udfordringer vi står over for og hvor vanskeligt et område det her er, må man sige, at modtagelsen har været meget, meget positiv. Det rækker fra forsyningsvirksomhederne og deres sammenslutninger til erhvervene, til lønmodtagerorganisationerne og til de NGO'er, der især er optaget af miljøsynspunkter.

Jeg glæder mig over, at der overalt, selv om man også har haft kritiske punkter, har været en meget stor anerkendelse af det arbejde, som dygtige medarbejdere først og fremmest i Ener-