

Jeg er så nødt til lige at knytte et par bemærkninger til miljømæssigt købmandskab og transport. Miljømæssigt købmandskab og mest miljø for pengene betyder, at vi hele tiden skal vurde-re, hvor og hvordan indsatsen gøres bedst, og det er en kendsgerning, at adskillige store organisationer og erhvervsfolk støtter denne tankegang. I CD er vi overbevist om, at den miljø-ansvarlige og bevidste danske befolkning også tænker på den måde, at danskerne ønsker fornuft, ansvarlighed og sammenhæng i politikken.

Vi skal passe på, at vi ikke i en nok så god mening og med nok så ideelle intentioner kommer til at investere uklogt. Jeg vil godt nævne et pudsigt eksempel: En kommune i Danmark fik folk til at sortere affald, men på et tidspunkt kom det så frem, at forbrændingsanlægget slet ikke var parat til at modtage det sorterede affald, hvorfor de blandede det hele sammen igen.

Vi skal passe på, at det ikke går sådan på energi- og miljøområdet, altså at danskerne i en god hensigt er meget bevidste og passer meget på – og det skal vi – hvorefter røgen fra Østlandenes skorstene så billedlig talt slår ned i bag-haven, for Østlandene vil jo også opleve vækst og dermed stigende forurening i fremtiden. Befolkningen vil da naturligvis spørge sig selv, om vi ikke skulle have lagt noget af vor indsats dér, så indsatserne så at sige fulgte hinanden.

Befolkningen er bevidst om disse ting, og vi skal passe på, at vi ikke bliver så idealistiske, at vi mister befolkningens opbakning til politikken. Den skal kunne se fornuften og det gode købmandskab i den førte politik. Man kunne fristes til at foreslå en eller anden organisation at lave en bred opinionsundersøgelse af befolknin-gens indstilling til kombinationen af national indsats og joint implementation, både-og, ikke enten-eller.

Vedrørende transportområdet. Her går både »Energi 21« og »Handlingsplanen for Reduktion af Transportsektorens CO₂-udslip« med både livrem og seler. Udgangspunktet er, at biltrafikken også fremover vil stå for hovedparten af persontrafikken. Gennem EU skal der sikres en øget energieffektivisering af biler. Når så de biler er blevet mere energieffektive, skal det komme miljøet til gode, således at der er parallelitet mellem effektivitetsforbedringer og udviklingen i transportomkostningerne. De samlede transportomkostninger skal altså forblive de samme.

Hvorfor nu det? Hvorfor ikke bare skrue benzinprisen op, fjerne kørselsfradraget og tage cyklen her og nu? Det er på grund af land-distrikterne. Købmanden er væk, skolen er væk, hospitalet er lukket, bedstemor på plejehjem er langt væk og dagplejemoderen i nabobyen, hvor hverken far eller mor arbejder. Familien har altså ikke tid til bare at tage cyklen.

Socialforskningsinstitutets arbejdstidsundersøgelse for 1997 viser, at småbørnsfamilier, hvor begge er fuldtidsarbejdende, har lønnet og ulønnet arbejde plus transporttid svarende til næsten fire fuldtidsstillinger. Selv om tiden brugt på husholdningsarbejdet har været svagt faldende, har familien fået mindre fritid siden midten af 1960'erne, og så er der ikke taget højde for, at vores velfærdssystem meget sandsynligt vil komme til at kræve, at vi selv gør noget mere for arbejdet for bedstemor og bedstefar. Så vi har da ikke tid til hele tiden bare at tage cyklen.

Også arbejdsmarkedets krav om mobilitet og helt naturlige krav om fleksibilitet gør, at vi stadig væk har brug for bilen som transportmiddel, og masser af mennesker har frivilligt eller pålagt aften- og natarbejde, så de kan heller ikke bare tage cyklen.

Vi bliver nødt til at bevare realitetssansen.

Der skal være sammenhæng i politikken, ellers mister vi folkelig opbakning til en ellers meget vigtig og nødvendig politik, som er skitseret i en god »Energi 21«, som vi siger tak til ministeren for.

Ole Donner (DF):

Som ordfører for Dansk Folkeparti skal jeg indskrænke min tale til kun at omfatte de dagsordensforslag, der er fremsat.

Om SF's dagsordensforslag må vi sige, at det fastsætter nogle nye og bindende mål for reduktionen af CO₂, som vi mener er alt for restriktive. De er for skrappe, de kan ikke opfyldes.

Så skriver man forbavsende klart, at der skal vedtages effektive virkemidler, herunder økonomiske styringsmidler, og det ved vi så godt hvad er. Det er grønne afgifter, det er økologiske skatter m.v.

Enhedslistens forslag til dagsorden, som de jo så heller ikke selv kan stemme for, kører i den samme skure, og alene den sidste sætning »at anvende grønne afgifter på energiområdet målrettet til den økologiske omstilling« er rigeligt for os til, at vi ikke kan støtte en sådan dagsorden.