

er kun det niveau, vi skal ned på, som vi skal tilbage til.

Så er det selvfølgelig rigtigt, at der er nogle flere, der skal på arbejde nu, men det er da også den eneste gode grund til, at vi skal have større CO<sub>2</sub>-udslip nu, end vi skulle dengang. Og med de bedre muligheder, der nu er for energibesparelser – vi har biler, der, selv om det ikke er meget, kan køre længere på literen osv. – så burde vi nemt kunne komme ned på 1988-niveauet.

Det er kun, fordi vi kører mere privat, fordi det er in at køre privat, fordi det er in at pendle langt, fordi det er in at tage på charterferie mere end en gang om året, det er in at tage til London og købe julegaver osv., det er kun på grund af luksusforbruget, at vi øger CO<sub>2</sub>-udslippet fra 1988 til år 2005. Havde det været 1948-niveauet, kunne jeg forstå den skræmmende snak.

(Kort bemærkning).

**Søren Kolstrup (EL):**

Jeg hørte hr. Ebbe Kalnæs på et vist tidspunkt sige: Jamen CD går også ind for, at der skal være reduktionsmål. Mine spørgsmål til CD lyder: Kan CD bekræfte, at de vil arbejde for den hidtil eksisterende målsætning på området, nemlig at vi i 2005 skal lande på 1988-niveau? Det er den ene sag.

Og for at sikre, at vi virkelig kan fastholde det mål, er CD så indstillet på at opstille årlige målsætninger, eller vil CD vælge drømmeland, hvor man siger: Jamen det kan være, der kommer en eller anden landvinding inden for teknologien?

Vil man opstille årlige målsætninger og i givet fald hvilke, og vil man fastholde 2005-målsætningen?

(Kort bemærkning).

**Ebbe Kalnæs (CD):**

Når jeg siger, at vi vil sætte i stå, vil jeg gerne sige til hr. Ole M. Nielsen, at det er klart, det så hænger sammen med, at Kommunernes Landsforening, Ravnsborg og forskellige andre udkommuner melder om, at snesevis, nogle steder hundredvis af mennesker, fordi det er blevet vanskeligere og vanskeligere at få råd, gennem årene flytter væk og smadrer skattegrundlaget. Så det, at man kommer udefra som pendler, er altså meget faldende. Det giver kæmpe problemer i de kommuner, fordi de får en utrolig skæv udvikling i fordeling af indkomsten. De,

der faktisk tjener nogle penge og betaler noget skat, er på vej indad. Det er et af de store problemer, det gælder om at sætte i stå.

Så vil jeg gerne sige til hr. Søren Kolstrup: Jamen vi vil gerne reducere CO<sub>2</sub>, men der er en kant for, hvad det må koste i forhold til den marginalisering, der er tale om her. Det, jeg anklager venstrefløjen for, er jo lige nu at lave det her trafik-CO<sub>2</sub>-problem år 2005 til det altoverskyggende problem i CO<sub>2</sub>-bekæmpelsen, og det er faktisk en lille del af det. Og prisen for at gøre det er rent faktisk, at en række mennesker må opgive at pendle og køre langt til arbejde, må opgive, at den ene af de to i familien må køre langt for at have arbejde. Det er dem, der må opgive det for de mål, venstrefløjen og fru Margrete Auken, når hun taler om at mobbe bilisterne, og at det er lige meget, har.

Vi vil gerne lave CO<sub>2</sub>-mål, men vi kan ikke nå det mål, der er sat for 2005, og drømmeland er jo at sætte mål sådan uden videre. Det, det drejer sig om, er at få lavet en offensiv politik på det her område, som sørger for teknologisk at tage de landvindinger, der er nu, lave de forbedringer, der er, og så lade være med som venstrefløjen at fornægte. Det er jo dommedag, man skal bruge til at tæske folk på plads i det politisk korrekte i stedet for at se de mål, der er teknologiske, som vi kunne gå ind i.

(Kort bemærkning).

**Margrete Auken (SF):**

Nu står vi altså med et af de steder, hvor det går stik imod den målsætning, som også CD var med til at fremlægge i 1990 med miljø- og trafikhandlingsplanen, og når CD kalder det dommedag, vil jeg sådan prøve lidt at tage nogle af dem på ordet. Men det viser, at CO<sub>2</sub>-udslippet er steget 19 pct. fra trafikken, og det vil stige 25 pct. Og CD har selv sagt, at det skal være stabiliseret i 2005 på 1988-niveauet. Jeg vil bare lige minde om det, altså sådan lige inden jeg kaster helt op over det her.

Og så vil jeg sige, at det var faktisk en skam, at hr. Kalnæs ikke var til konferencen i fredags og havde hørt, hvor opfindsomt mange af de jyske amter og kommuner tænkte over det her fænomen. Det er minsandten godt, at det ikke er hr. Kalnæs, der sidder deroppe, for så var der ikke sket en dyt. Så kunne alle dem, der ikke havde adgang til bil, flytte ind til byerne, for det var jo så det, de måtte gøre, men der var faktisk tænkt anderledes over det her på den conference. Der var en masse gode ideer, og det