

Jeg vil også gerne sige, og det vil jeg vende tilbage til, at der er altså folk ude i landskabet i øjeblikket, dvs. vindmølleforeningen som interesseorganisation og andre, som jeg har haft et glimrende samarbejde med, som i øjeblikket råber op på en måde, som gør, at de faktisk er ved at standse det, de gerne ville fremme, fordi de i deres kritik af det resultat, der er nået, faktisk ikke er rimelige. Der kan vises klare beregninger på, at den model, man har lavet med oprydningsmuligheder og udskiftning osv., kan bære og kan sørge for, at branchen i hvert fald drosler ned med hensyn til mængden af skrot, for på et eller andet tidspunkt skal den selvfølgelig drosle ned. Men der er muligheder i det, der er teknologiske muligheder i det, som er helt unikke.

Jeg vil også gerne sige, at dansk erhvervsliv, dansk industri jo ikke nødvendigvis er en gruppe, som er enig om alting. De bekæmper også hinanden og situationen. Det er jo ikke sådan, at det frie initiativ og den frie konkurrence altid tænker lige langt, og derfor må vi som politikere en gang imellem sige, hvor der er nogle potentielle muligheder, nogle fænomener muligheder for Danmark, hvor vi har fået bragt os i en fantastisk flot position, som kan udnyttes. Men det vil jeg som sagt vende tilbage til.

CD er positivt indstillet over for energireformen. Vi melder fra over for stramme CO₂-kvoter for elværkerne, som vi ikke ser nogen mening i, fordi det ikke giver det resultat, man gerne vil opnå, taget i en lidt bredere sammenhæng. Men stort set resten af elreformen vil vi kunne stemme for, og vi skal nok bidrage hele vejen igennem, så godt vi kan.

(Kort bemærkning).

Peter Hansen-Nord (V):

Som værende en af dem, der har været med til at bære de tunge byrder her, må jeg sige til hr. Ebbe Kalnæs, at magen til friløb i dansk politik skal man lede længe efter. Jeg må spørge hr. Ebbe Kalnæs: Hvad er det for en politisk verden, CD lever i? Hr. Ebbe Kalnæs står og roser næsten alt i energireformen minus det, vi andre selvfølgelig også havde store problemer med, men hvor nogle måtte vælge den ansvarlige holdning og sige: Vi er nødt til at blive ved bordet; vi er nødt til at være med til at påvirke kraftværkernes åbningsbalance; vi er nødt til at få de dér CO₂-kvoter rigtigt på plads i en fremtid. Hvis ikke der er nogen, der gør det, så er der altså nogle andre, der sætter dagsordenen.

Jeg vil godt bede hr. Ebbe Kalnæs ligesom filosofere lidt over dette friløb og effekten af det i det lange løb.

Dorit Myltoft (RV):

Jeg vil gerne takke energiministeren for den fremlagte energiredegørelse, som er den direkte anledning til, at Folketinget kan have denne forespørgselsdebat.

I Det Radikale Venstre er vi tilfredse med den netop indgåede aftale på elområdet, fordi vi med den aftale har en høj grad af forsynings-sikkerhed på en miljømæssigt bæredygtig måde, fortsat har udbygning af vedvarende energi og fortsat har incitamentet til energibesparelser og energieffektivisering. Vi deltager derfor aktivt i det foranliggende arbejde med at få aftalen udmøntet i lovgivning.

Jeg vil herefter bruge min tid til at tale mere bredt om temaer i energipolitikken. Grundlaget for nyere tids danske energipolitik blev lagt i »Energi 2000« og fulgt op af »Energi 21«, som stadig er arbejdsgrundlaget for disse års energipolitik. Dansk energipolitik skal ses i en international ramme. Erfaringerne med det nordiske samarbejde skal forbedres og udbygges til at omfatte hele Østersøregionen. Udveksling af viden og erfaringer vil indgå i dette samarbejde, og med tiden kan CO₂-kvoterne komme med.

»Energi 21«s manende forord om, at de grænseoverskridende miljøproblemer bliver morgendagens udfordring på energiområdet, gælder stadig, om end vi kan sige, at vi er godt på vej med indsatser over for luftforureningen, altså at formindske CO₂-udledningen og andre drivhusgasser i energiproduktionen.

Værre ser det ud, når det gælder transportsektoren. Bilen er en genial opfindelse til at transportere både gods og mennesker i. Ærgerligt er det så, at det geniale også har den gale side, nemlig forureningen som det ene alvorlige problem og trafiktæthed og trafikulykker som det andet meget store problem. Forureningen kan løses ad teknisk vej. Flere bilfabrikker har stillet i udsigt, at der fra år 2000 kan komme mindre forurenende biler på vejene. Trafiktætheden er et byproblem, hvor der skal sættes mange virkemidler ind. Forhåbentlig får vi den folkelige debat herom med trafikministerens debatoplæg. Der er bl.a. brug for alternative transportmuligheder, herunder en effektiv kollektiv trafik.

Danmark er blandt de lande i verden, der udleder mest CO₂ pr. indbygger. Derfor er det