

[Svend Aage Jensen]

Først vil jeg gerne sige statsministeren tak for redegørelsen, som giver et godt billede af det høje niveau og den fremtrædende position, som Danmark stadig indtager på de miljømæssige områder, også set i lyset af Riokonferencen.

Centrum-Demokraterne har ved tidligere lejligheder givet udtryk for, at vi finder det rigtigt, at det forspring, som vi føler at vi har på miljøområdet, skal fastholdes og udnyttes, både i relation til de øvrige EF-lande, men også i relation til de mange lande, hvor der virkelig er miljøproblemer. I kraft af vort forspring på system- og teknologiområdet i forhold til netop disse lande har vi mulighed for eksport af såvel viden som teknik.

Som statsministeren også gav udtryk for, har Danmark på adskillige områder igennem lovgivningen styrket beskyttelsen af den danske natur, dens flora og dens fauna. Her vil jeg godt nævne naturbeskyttelsesloven, fordi det er mit indtryk, at der er bred forståelse for og tilfredshed med den.

Men samtidig vil jeg gerne komme ind på et lille problem med hensyn til miljøhandlingsplanen og vandmiljøplanen. For nogen tid siden kunne vi læse, at nitratudvaskningen ikke var dalet, selv om landbrugets forbrug af kunstgødning er reduceret. Vi har tidligere givet udtryk for skepsis med hensyn til det realistiske i at fastsætte en bestemt tidsfrist for en given reduktion af netop nitratudvaskning, alle faktorer taget i betragtning. Hvis det var så let, at nitratudvaskningen bliver reduceret ligefrem proportionalt med reduktionen af kunstgødningsforbruget, var det sikkert til at have med at gøre, men forholdet er jo, at udvaskningen også afhænger af mange andre ting, bl.a. af nedbørsmængden, temperaturen, og om der er tale om grønne marker eller ej, ligesom braklægningsproblematikken også kommer til at spille ind her. Jeg tror, vi er slået ind på den rigtige vej, men der skal mere tid til, før vi kan se virkningen.

Med hensyn til braklægningsordningen bør der arbejdes på andre modeller end omdrift, så den udvaskning, der vil blive en følge af de påtænkte braklægninger, kan undgås. Det er i alles interesse, at tilstandene i både vore vandløb, søer og farvande stadig forbedres, og at der også i fremtiden sikres adgang til rent drikkevand.

Hvis vi retter øjnene mod industrien, er der tale om flere miljøproblemer, f.eks. råstofanvendelsen, produktionsprocesserne, emballeringen, produktanvendelsen og affaldsproblematikken. I den forbindelse er oplægget om en europæisk miljørevisionsordning for industrien interessant. Vedtages en sådan revisionsordning, vil den del af industrien i EF, der tilsluttes ordningen, opnå lignende konkurrenceparametre til den godkendelse, der gælder for ISO 9000, der omhandler kvalitetsstyring. Jeg skal ikke her gå nærmere ind på betingelserne for at få lov til at anvende det særlige logo som tegn på, at den pågældende virksomhed har ladet sig underkaste den nødvendige eksterne kontrol og er godkendt som en virksomhed med meget høj miljømoral, og som har styr på tingene.

I den sammenhæng mener jeg, at industriel symbiose ikke er uinteressant på netop de steder, hvor affaldsprodukter fra en virksomhed kan anvendes som råstof i en anden.

Med hensyn til afgifter var CD imod, at Danmark isoleret indførte CO₂-afgiften, da det er vores opfattelse, at den virker konkurrenceforvridende i relation til de øvrige lande i EF. Det havde været mere fair, om vi havde arbejdet på en samtidighed i hele EF-området med denne afgift. CD er ikke principielt imod miljøafgifter, specielt hvis de har et adfærdssædrende formål og dermed giver brugerne alternative muligheder. Derfor mener vi, at skal affaldsmængden nedbringes, vil en miljøafgift få en positiv effekt, og i den forbindelse kan man nævne emballage. Der anvendes uhyre mængder, og en del har kun kosmetisk betydning, men værre er det, når emballagen tilmed er unedbrydelig eller u hensigtsmæssig at afbrænde. En miljøafgiftsordning på dette felt vil uden tvivl kunne reducere affaldsmængden ganske betragteligt.

Der har været tanker fremme om højere afgift på brændstof til personbiler for at reducere forureningen og fremme anvendelsen af den kollektive trafik. Lad mig minde om, at oprettelse og drift af amtslige trafikselskaber er en dyr løsning, som i hvert fald ikke blev den store succes i de forholdsvis tyndtbefolkede områder i Danmark. Her er privatbilen uundværlig, både når man skal på arbejde og i næsten enhver anden trafikal sammenhæng. Tænk blot på, hvor langt der i dag kan være til læge-