

klimaproblemer, og siden isen smeltede bort i Danmark, har der været problemer med skiften-de jagt, skiftende landbrugsmuligheder osv. Derfor lægger den formulering, som fore-spørgslen har, lidt op til den religiøsitet, der måske hersker om CO₂-debatten.

Vi skal spare på energien, ingen tvivl om det. Vi skal nedbringe vores ressourceforbrug, men jeg tror, vi begår en fejl, hvis vi over for befolkningen vil argumentere med, at vi skal gøre det af hensyn til CO₂. Ingen tvivl om, at vi har begrænsede ressourcer, at vi skal være meget omhyggelige med dem og sørge for, at der også er nogle til kommende generationer. Derfor har vi en dagsorden, der siger: Beparelser på det her område.

Nu er FN's klimapanel kommet med en stor udredning, hvor en række af verdens førende specialister har sat sig sammen og konkluderer, at der ser ud til at være store problemer, og at vi må tage det her meget højtideligt, og det lytter vi selvfølgelig til.

Vi lytter også til de danske forskere, der har henvendt sig og sagt, at konklusionerne altså er strammet mere, end man plejer. Det vil vi da gerne se efter. Vi vil ikke lokke befolkningen, hvis det skulle vise sig, at konklusionerne ikke var i orden, med, at vi så kan stoppe og sige, at det var dejligt, og nu behøver vi slet ikke at gøre noget, for hvis det går galt og vi bruger vores endelige ressourcer, hænger vi en møllesten om halsen på kommende generationer, så det argument tror jeg ikke man skal bruge.

Andre sektorer har gjort meget og sat meget i gang for at reducere energiforbruget, og det er også det, som trafikken står over for. Trafikken kan ikke fortsætte, og det er sagt af så mange tidligere ordførere i dag, at vi er nødt til at gøre noget.

Transporten er i første omgang privatbilismen, der tager det rigtig store slæb, og det har privatbilismen gjort godt, selv om den er blevet malket for milliarder og atter milliarder af kroner i afgifter på det ene og på det andet og på det tredje.

Privatbilismen har vist en fleksibilitet og en hurtighed til at tilpasse sig befolkningens behov og muligheder og har været en forudsætning for meget af den frigørelse, der er foregået i vores tid, og de mange ekstra muligheder, befolkningen har fået. Da jeg var barn, var der folk i mit sogn, der aldrig havde været udensofns. Jeg tror, de er svære at finde i dag, netop fordi vi har fået den meget større frihed.

For dem, der er tilhængere af privatbilismen, er dagsordenen derfor ikke at lukke øjnene og sige: Det går nok. Det er at sørge for at sætte en dagsorden, som gør, at man kan fortsætte med privatbilismen, men skade miljøet langt mindre, end det er tilfældet i dag.

Et af hovedvirkningsmidlerne er, at vi skal gøre teknologien stadig bedre. Gennem dette århundrede er der sket en enorm udvikling i teknologien for biler, siden vi så de gamle høje Ford'er og nu har de moderne biler, der kører langt længere på literen og forurener langt mindre.

Vi skal selvfølgelig fortsætte ad den vej, og det er vigtigt, at vi arbejder internationalt på det her område, for der er jo ikke mange danske bilfabrikker. Vi skal være med til i EU og i anden sammenhæng at sætte en række stærke normer, som kan gøre, at forureningen fra privatbilismen går nedad år for år.

Et andet punkt, vi har på vores dagsorden for at bevare privatbilismen, er, at de gamle biler, vi har i Danmark, skal udskiftes. Bilparken bliver stadig ældre i Danmark, og det er et problem, at vi har alt for få af de nye biler, der forurener mindre. Det er en stor udfordring at få løst det, og dér kan vi ikke bare slå ud med armene og sige, at fra den ene dag til den anden gør vi registreringsafgiften langt mindre. Men det er da et af de midler, der kan indgå i debatten sammen med andre virkemidler, så vi får en udvikling, der fremmer, at folk også på transportområdet bruger mere miljøvenlig teknologi. Det kan Det Konservative Folkeparti ikke være imod på nogen måde.

Vi skal altså foretage ændringer på det her område, men gøre det med omtanke, og det kræver megen diskussion, idet der ikke er nogen flotte og enkle løsninger.

Vi skal derudover lære at udnytte mere af den energi, der er i brændslet, og det har jeg noteret mig vel er det, der gemmer sig bag bemærkningerne i det motiverede dagsordensforslag. Det er der også sket meget af på det her område, men det er også noget, der skal speedes op, og mangler der forskningspenge, er det vigtigt også at bevilge forskningspenge her, ligesom det selvfølgelig er vigtigt at bevilge forskningspenge til hele klimaområdet, for dér må vi ikke halte bagud. Vi har faktisk en række førende klimaforskere herhjemme, og det skal ikke være pengemangel, der gør, at de ikke kan gennemskue de meget komplicerede sammenhænge, der er på klima-, miljø- og CO₂-området.