

nogen af dem, som ikke fik chancen, forhåbentlig nu får chancen for at leve op til det uddannelsesniveau, som er basis for at kunne bide sig fast på arbejdsmarkedet. Det er også dér, igennem den reform, at vi skal sikre, at arbejdsmarkedet hele tiden har det niveau uddannelsesmæssigt, som gør det muligt at sikre vores fremgang, og at man altså realiserer, at uddannelse er blevet en livslang proces og ikke blot en engangsinvestering. Der er virkelig noget at leve op til.

Som endnu et punkt vil jeg også gerne nævne ordet strukturreform i en måske lidt usædvanlig betydning, nemlig i spørgsmålet om miljøside. Vi er normalt ikke tilbøjelige til at bruge strukturreformer i den sammenhæng. Til finansloven er der jo knyttet en miljøvurdering, og jeg er enig i det, som hr. Jes Lunde sagde tidligere, at det er en overordentlig nyttig bog, vi dér får stillet til rådighed. Ikke blot giver den en god oversigt, den giver også nogle tankevækkende analyser, som der er god grund til i relation til miljøovervejelserne.

Det fremgår, at regeringen har gjort meget, har haft god succes med meget af det, der er gjort, og jeg lægger ikke mindst vægt på, at vi nu er på vej til at få en strategi for en bæredygtig udvikling.

Men jeg synes også, der er grund til at sige, at det ikke er tilstrækkeligt blot at anlægge filosofien mest miljø for pengene, når vi skal overveje, hvad der skal gøres på miljøområdet. Det er overordentlig vigtigt, at vi kender de økonomiske sider af alternative miljøindsatser. Det er den eneste sikre vej til også at vide præcis, hvad det er man gør.

Men hvis vi vælger den vej altid at klare de nemmeste pligter først, så kommer der et tidspunkt, hvor vi ikke er parat til også at gøre det ubehagelige, og derfor bliver vi altså nødt til at se i øjnene, at miljø ikke blot drejer sig om penge; det drejer sig ikke mindst om ændret adfærd. Og når jeg siger det, siger jeg det selvfølgelig ikke mindst i relation til transportsektoren og dermed også i relation til den diskussion, vi havde for et år siden og har haft løbende om, hvordan vi opfylder vore målsætninger for CO<sub>2</sub> på transportområdet.

Regeringen og Finansministeriet har i oversigten gjort de vanskeligheder, der er, meget klare. Dem vil jeg bestemt ikke afvise. Det er klart, at der er vanskeligheder. Men det er også klart, at hvis vi ikke tager udgangspunkt i, at det kræver ændret adfærd at løse nogle af de

krav til miljøet, som vi skal løse, også i forhold til de konventioner, som vi har skrevet under på, så kommer vi i det, jeg vil kalde eksamenssyndromet; så kommer vi i den situation, at man aldrig kan bestå en eksamen, hvis man ikke gør sit hjemmearbejde. Hvis man overlader det til kammeraterne at skrive stilene, og hvis man ikke investerer nok tid i hjemmearbejdet, så kommer der altså et tidspunkt, når man skal op til eksamen, hvor man faktisk dumper.

Derfor er det altså ikke nok blot at overlade til ulandene at implementere CO<sub>2</sub>-kravene eller tage de letteste sider af de sektorer, som kan føre til en nedsættelse af CO<sub>2</sub>-udslippet. Vi er nødt til også at erkende, at dette kræver adfærdssændringer, uanset hvor ubehagelige de kan være.

Jeg har ikke tænkt mig, at dette skal opfattes som et eller andet voldsomt krav om, at vi nu så at sige skal revse os selv og det danske samfund, men blot at vi undgår den diskussion, som hedder, at vi bare kan prøve på at gøre det på den letteste måde. Derfor er der også fortsat et ønske fra radikal side om, at vi får udarbejdet den handlingsplan for transportsektoren, som skal erstatte den, der nu har været i en del år, og som ikke har fungeret.

Vi har fået et godt virkemiddelkatalog fra trafikministeren, men vi mangler en implementering i form af en handlingsplan, og fra radikal side har vi ikke tænkt os at forlade målsætningen, før vi er så langt henne, at vi kan se, at dette er umuligt at realisere, men at vi til gengæld har noget andet, vi kan være bekendt, og derfor vil vi indtil videre holde fast i den målsætning, der er lagt for transportsektoren.

På finanslov 2000 er der en række nye initiativer, som vi lægger stor vægt på fra radikal side. Jeg vil godt nævne det, der har været en del af dagens diskussion, nemlig ulandsbistanden og den internationale indsats. Jeg tror, det er meget vigtigt, at man gør sig klart, at ulandsbistand er altså ikke et spørgsmål om ren og skær humanisme eller altruisme, men det er i høj grad også et spørgsmål om dansk snusfornuft, nemlig dette, at hvis vi er med til at bremse konflikter i den tredje verden eller i et af de områder, der ligger tæt ved os, så har vi også en chance for at få en bedre verden at leve i.

Jeg vil godt i den forbindelse sige, at fra radikal side er vi overordentlig godt tilfreds med den kombination, der har været nu af civil og militær indsats, i den forstand at vi ser, at vi