

(Kort bemærkning).

Martin Glerup (S):

Jeg er fuldstændig enig med hr. Ebbe Kalnæs i, at vi skal have mest muligt miljø for pengene. Det forhindrer selvfølgelig ikke, at vi også er nødt til at investere i nogle af de teknologier, som ikke er så profitable i dag. Vind er jo en billig måde at fortrænge CO₂ på. Derimod er solceller og bølgekraft osv. og også biomasse til en vis grad jo endnu ikke så udviklede, at det i alle tilfælde er muligt at få de der energiformer fremmet, uden at der er et støtteelement i det. Så der skal være det forskningsmæssige element, ellers er vi fuldstændig enige i grundtanken.

Med hensyn til fru Anni Svanholts bemærkning er det klart, at enhver debat om energi og miljø lynhurtigt kan drejes og blive til en trafikdebat. Det ved vi jo alt om. Jeg vil sige, at der er fremlagt et virkemiddelkatalog og der vil blive fremlagt en handlingsplan, og det er målet, at de virkemidler skal nedbringe stigningen med 7 pct. i forhold til den stigning, der findes for øjeblikket.

Til hr. Peter Hansen-Nord vil jeg sige, at det er klart, at den byrdefordeling, der er aftalt i EU, betyder, at vi skal nedskære med 21 pct. Det kan vi lettere, fordi vi opfylder 2005-målsætningen, så det er en nogenlunde overkommelig opgave; det er ikke helt let, men det kan lade sig gøre. Det er jo klart, at hvis det er sådan, at de øvrige EU-lande giver sig til at skulke fra deres forpligtelse, så foreligger der en anden situation, og så må vi jo se på vores stilling igen. Vi vil jo ikke være til grin for vores egne penge. Sådan skal det jo ikke være.

(Kort bemærkning).

Helga Moos (V):

Hr. Martin Glerup mente, at det er et fordelingssspørgsmål, når det gælder fødevarerproduktionen, og om der er mad nok. Altså IFPRI, der er et forskningsinstitut under FAO, der igen hører under FN, har sat tal på, at vi skal have produceret en halv gang flere fødevarer i år 2020, fordi der kommer flere folk, og fordi velfærdsstigningen betinger, at folk gerne vil have kød, og bliver de rige, jamen så skal de da også have kød.

Anerkender hr. Martin Glerup, at der er det behov, og at vi skal køre de to behov sideløbende, nemlig behovet for en CO₂-reduktion og behovet for en stigning i fødevarerproduktionen?

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Jeg er enig med hr. Martin Glerup i, at det her ikke skal udvikle sig til en trafikdebat. Det, der blot bliver spurgt om, er, hvilke konsekvenser det skal have for vores energipolitiske synspunkt, hvad man taber på den sektor. Hvor er det, vi skal vinde ekstra terræn? Skal vi f.eks. have skubbet ekstra gang i bølgeenergien, eller hvad er det? Er det geotermien, der skal holde for?

(Kort bemærkning).

Anni Svanholt (SF):

Til hr. Martin Glerup: Der var jo ikke meget med konkrete forslag til virkemidler osv. Nej, regeringen har nogle planer – det har vi jo hørt så tit – og et virkemiddelkatalog. Jamen i 1996 kom der jo også et virkemiddelkatalog og masser af forslag, men mig bekendt er det faktisk ikke rigtig blevet brugt.

Så hvad med at se at komme i gang i stedet for at arbejde på nye handlingsplaner? Der er jo kataloger, som man kan tage fat i og komme med konkrete forslag ud fra. Og det er det, der mangler. Sker det ikke snart, så ved enhver her på baggrund af de erfaringer, der er, at så sluger transportområdet simpelt hen alt det, der vindes ind i besparelser og alt muligt andet på energiområdet og andre områder. Så vil det ikke kunne lade sig gøre at nå de mål.

Jeg synes, at den erkendelse, man må komme til, er, at der skal tages fat dér. Alternativet er jo konkret så at foreslå, på hvilke andre områder man så skal tage fat. Ellers er det ikke troværdigt at sige, at man vil opfylde målsætningerne.

(Kort bemærkning).

Ebbe Kalnæs (CD):

I forlængelse af den luns af trafikdebatten, som nu er i gang igen – som den jo ofte er – vil jeg gerne spørge hr. Martin Glerup: Hvis vi nu forudsætter, at den naturlige mængde CO₂ er ca. 100, så ved vi, at den menneskeskabte del vel er omkring 4. Vi anslår vel også, at trafikmønsteret, altså den private trafik osv., måske udgør ca. 12-13 pct. af de 4 pct. Det vil sige, at en gang imellem er det sådan lidt det store dyr i åbenbaringen, når man taler om trafikens andel.

Jeg vil gerne spørge hr. Martin Glerup: Er det realistisk, at vi inden for de næste 15 år f.eks. må anse det for ret klart, at vi ikke længere kører i diesel- og benzinbiler i denne verden, men