

for vi tænkte: Nu bliver den rigtig god; nu har man virkelig arbejdet med det.

Men stor var vores skuffelse; da rapporten endelig kom, for det ser ud til, at man har brugt den megen tid, der er anvendt på den, på at pille alt konkret indhold ud af den i stedet for at sætte et konkret indhold i den grønne markedsøkonomi. For nu at sige det lige ud så er det den tyndeste rapport, jeg har set meget længe, og med alle de rapporter, vi får, så siger det ikke så lidt.

Hr. Vesselbo kigger nu på rapporten, og det er rigtigt, at den også i omfang er relativt tynd, men indholdsmæssigt er den fuldstændig indholdsløs, og det er en skuffelse.

Regeringen lover jo kun at overveje forskellige ting. Den lover ikke at gennemføre noget som helst. Man opridsrer nogle målsætninger, men kommer ikke i nærheden af, hvordan de skal realiseres, f.eks. siges det, at priserne så vidt muligt skal afspejle de samfundsmæssige omkostninger, herunder miljøeffekterne. Ja, det turde være relativt banalt, når vi snakker om grøn markedsøkonomi, men hvorfor gør man så ikke noget ved det?

Man vil gennemføre forurenere betaler-princippet; fint, men er der konkrete eksempler på, hvordan man vil gøre det? Man vil omlægge til mere miljø- og omkostningseffektive afgifter; godt, lad os få nogle konkrete tilsagn om, hvad der skal ske på det område.

Hvis man skulle gøre det, som man i overskriftsform siger at man vil gøre, så skulle man jo netop indføre flere grønne afgifter og så sænke andre skatter til gengæld og gøre det på en socialt ansvarlig måde. Der er ingen konkrete ting i rapporten.

Regeringen har ikke vist vilje til at gøre noget på det her område. Før valget hed det: Alle de grønne afgifter er bare røde skatter. Nu hedder det: Jamen vi kan ikke rigtig røre dem, fordi vi har brug for provenuet. Miljøet er forsvundet i de overvejelser. Der er ingen grøn markedsøkonomi fra regeringens side.

Et af de mest oplagte eksempler har fru Pernille Blach Hansen jo lige spurgt til. Det ville selvfølgelig være at omlægge registreringsafgiften, så den fremmede mere miljørigtige biler, men det har skatteministeren sagt nej til, så her er man direkte i modstrid med det, man påstår at ville gøre.

Man kunne selvfølgelig for at være bare en lille smule optimistisk – nu er miljøministerens

humør jo tilsyneladende i forvejen fuldstændigt ødelagt, så der er jo ingen grund til, at det bliver værre – rose for, at der dog siges i rapporten, at de hidtidige evalueringer generelt viser, at de danske miljøafgifters effekter har været positive. Det kunne måske være starten på en erkendelse hos regeringen. Vi venter så bare på, at der kommer noget konkret ud af det.

Styrke markedet for renere produkter, bliver der sagt, men man undlader at bruge et af de mest oplagte virkemidler, nemlig den offentlige grønne indkøbspolitik. Miljømærkning og gennemsigtigheden for forbrugerne, bliver der sagt, men der er ingenting på det område, ellers et af de mest oplagte virkemidler på en grøn markedsøkonomi.

Så siger man, at regeringens klimastrategi skulle være et eksempel på, hvad regeringen vil med grøn markedsøkonomi. Nu findes der jo heldigvis ikke andre miljøfelter, hvor man kan købe kvoter i Rusland i stedet for at gøre noget ved vores eget miljø, så det er svært at se, hvad det skulle være et eksempel på.

Det mest fremtrædende af de nye virkemidler i rapporten er den meget løse og generelle snak om liberalisering og udlicitering, men det erkendes jo også, at dette middel i sig selv ikke fremmer miljøbeskyttelsen, højst og i bedste fald billiggør den.

Udenlandske erfaringer viser, som andre har været inde på, at sådan nogle liberaliseringer meget nemt betyder ringere miljø og dyrere priser for forbrugerne. Derfor er det uforståeligt, når miljøministeren står her og siger, at eventuelle liberaliseringer ikke vil føre til højere priser, at man så ikke vil skrive det i en vedtagelse. Og det er endnu mere uforståeligt, at Dansk Folkeparti, som offentligt har givet udtryk for synspunktet, ikke vil bruge et flertal, som tilsyneladende eksisterer, til at sikre, at det bliver vedtaget, at der ikke kommer højere priser.

Specielt når man kender regeringens ideologiske tilgang til udliciteringer med Arriva som det fremmeste eksempel, er det jo værd at overveje, hvad det er, man er i gang med her. Er det sådan Arrivaløsninger på miljøområdet; regeringen lægger op til, hvor man ikke finder den billigste løsning, men tilgodeser nogle, som man af ideologiske grunde har besluttet sig for skal ind på markedet? Det står hen som et åbent spørgsmål, især efter den debat, der har været her i dag.