

Den næste sag på dagsordenen var:

**5) Anden behandling af lovforslag nr. L 146: Forslag til lov om ændring af lov om beskyttelse mod elektromagnetiske forstyrrelser.**

Af forskningsministeren (Frank Jensen).  
(Fremsat 10/1 96. Første behandling 12/1 96. Betænkning 2/2 96).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer og spørgsmålet om dets overgang til tredje behandling sattes til forhandling under ét.

Ingen bad om ordet.

**Afstemning**

§§ 1 og 2 vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

**Formanden:**

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

**6) Forespørgsel nr. F 25:**

**Forespørgsel til miljø- og energiministeren og trafikministeren: »Hvilke planer har ministre- ne for nedbringelse af transportens bidrag til det samlede CO<sub>2</sub>-udslip frem til henholdsvis år 2005 og år 2030?«**

Af Jette Gottlieb (EL) og Bent Hindrup Andersen (EL).

(Forespørgslen anmeldt 28/11 95. Fremme af forespørgslen vedtaget 1/12 95).

**Begrundelse**

**Jette Gottlieb (EL):**

Når Enhedslisten har rejst denne forespørgsel om trafikens andel af CO<sub>2</sub>-udslippet, så er det i den hensigt at få et flertal i det danske Folketing

til at skifte fra den hidtidige miljømæssigt negative eller passive trafikpolitik til en miljømæssigt aktiv trafikpolitik.

Når vi rejser denne forespørgsel, er vi fuldt vidende om, at miljø- og energiminister Svend Auken om nogle få måneder vil fremlægge et samlet energimæssigt udspil, som også vil omfatte trafikken, og at alle – selv herinde – jo i dag erkender, at den sektor, der har de største problemer med udviklingen i CO<sub>2</sub>-foreurenin- gen, er trafikken. Man kunne derfor fristes til at tro, at der er taget tilstrækkeligt hånd om proble- matikken. Imidlertid står Folketinget og regeringen i dag med to målsætninger, som bli- ver stadig vanskeligere at opfylde.

Den ene målsætning er målsætningen om, at det danske CO<sub>2</sub>-bidrag skal være nedsat med 20 pct. i år 2005 i forhold til 1988. Den anden er den særlige målsætning på trafikområdet, som siger, at trafikens CO<sub>2</sub>-bidrag i år 2005 skal være på samme niveau som i 1988 – alt imens CO<sub>2</sub>-bidraget fra trafikken stiger og stiger dag for dag.

Jeg vil gerne indledningsvis slå fast med syv- tommersøm, at Enhedslisten på ingen måde er tilfreds med disse målsætninger, og at vi til enhver tid vil arbejde for at få dem skærpet. Jeg er således overbevist om, at udviklingen hurtigt vil vise, at behovet for skærpede målsætninger er reelt, og at såvel samfundsdebatten udenfor som de politiske diskussioner her i Folketinget løbende vil vende tilbage til dette spørgsmål.

Vores sigte med denne forespørgselsdebat er imidlertid særdeles beskedent om end særdeles vigtigt. Vi er nemlig overordentlig nervøse for, at regeringen ikke magter at opfylde sine egne målsætninger – og det gælder specielt på trafik- området – medmindre der kommer et pres ude- fra. Vores sigte er derfor at få slået fast, om regeringen agter at tage konkrete initiativer på trafikområdet, initiativer, som både har virk- ning her og nu og har mere langsigtet virkning.

Enhedslisten har i sidste samling været med til at initiere store energibesparelser i erhvervs- livet. Det skete bl.a. gennem vedtagelse af en øremærkning af en CO<sub>2</sub>-afgift som tilskud til energibesparende investeringer i erhvervs- livet. Husholdningernes energiforbrug er gennem grønne afgifter ligeledes under behandling, selv om Enhedslisten også her gerne så en øget anvendelse af afgifterne målrettet til at udvikle de løsninger, som reelt mindsker problemerne, i stedet for alene at fokusere på den adfærds- regulerende effekt.