

[Lis Noer Holmberg]

skal med, at kommunerne skal med, osv. Men det er meget vigtigt på dette område, at der kommer nogen med, der ligesom ved, hvor skoen trykker, efter min mening bl.a. de mennesker, der gør et stort stykke arbejde med Minnesota-modellen.

Det er klart, at Venstres medlem af kontaktudvalget selvfølgelig vil arbejde for de ting, jeg her har påpeget, og det er også derfor, vi stemmer for forslaget. Men vi mener stadig væk, at det godt kunne have været bygget op på en lidt anden måde, og at man kunne have tilgodeset de involverede parter ved at lytte lidt mere til det, de kom med. Det synes jeg ikke helt man har gjort.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

§§ 1-5

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. (Op-hold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

4) Forespørgsel nr. F 17:

Forespørgsel til miljøministeren:

»Hvad er den miljømæssige begrundelse for at gøre Danmark til et benzinlavprisland?«
Af Jes Lunde (SF) m.fl.

(Forespørgslen anmeldt 9/12 93. Fremme af forespørgslen vedtaget 15/12 93).

Begrundelse

Jes Lunde (SF):

Mange opfatter sikkert SF som et parti, der hader biler, men jeg vil gerne starte med at sige, at det ikke er udgangspunktet for den debat, vi har rejst i dag. Bilen er for mange, især i landdistrikterne, et helt nødvendigt transportmiddel.

Men vi er samtidig nødt til at erkende her i Folketinget, at den udvikling i transporten, der tegner sig, ikke er miljømæssigt bæredygtig. Tværtimod ved vi, at vi skal skære meget ned på brugen af fossile brændstoffer som f.eks. benzin for at undgå en økologisk katastrofe i form af drivhuseffekten.

Verden står over for nogle meget markante miljømæssige udfordringer, og en af de meget store er de alt for store udslip af CO₂, der frigøres ved afbrænding af fossile brændstoffer. De skaber nemlig en drivhuseffekt, der kan slå Jordens klimaregulering ud af kurs. Vi risikerer forhøjede temperaturer på globalt plan, og det kan måske lyde meget tiltalende på en kold januardag i Danmark; men konsekvenserne er desværre dramatiske for verdens dyreliv. Der vil ske øget ørkendannelse, der vil komme sult og nød, der vil ske en nedsmeltning af isen ved polerne med stigende vandstand i verdenshavene som følge, og desværre skal der ikke meget til, før vi får hundreder af millioner økologiske flygtninge, der siger sparto til alt, hvad verden nogen sinde har oplevet af krigsflygtninge.

Nogle vælger at sige, at det er jo ikke sikkert, at det går så galt, og det har de ret i – der er ikke ret meget, der er sikkert i denne verden – men det gør et stort indtryk på os i SF, når FN's internationale klimapanel, IPCC, som er sammensat af alt, hvad der findes af højt anerkendte klimatologer i verden, entydigt peger på, at vi er på en katastrofekurs. For os er der ingen tvivl om, at vi ville svigte vores opgave som politikere, hvis vi sagde, at det går nok. Eftertiden vil dømme os hårdt, hvis vi er passive, og hvis vore børn og børnebørn oplever den økologiske katastrofe, vi er i gang med at skabe.

I Danmark er udviklingen i øjeblikket således, at transportmængden er steget med 40 pct. i løbet af 1980'erne, og Danmarks Miljøundersøgelser vurderer, at transportmidlernes udledning af CO₂ vil stige med 20 pct. fra 1990 til 2010 – altså præcis i det tidsforløb, hvor vores handlingsplaner går ud på, at CO₂-udslippet skal falde – og det er vel også det, der har fået Danmarks miljøminister til at sige, at den miljømæssige rigtige pris på benzin formentlig ligger på omkring 20 kr. pr. l. Til gengæld kan vi ikke forstå i SF, at samtidig med, at miljøministeren siger det, har regeringen valgt at gøre