

[Margrete Auken]

vi forhandler med, som vi alle bør gøre – det synes jeg egentlig også de konservative burde gøre – så vil jeg da gerne vedkende mig det; det er der da ikke noget galt i, det gør det radikale venstre da også.

Så er der spørgsmålet om, hvis interesser der varetages, og hvor meget belæg der er for sagerne. Men jeg har ikke været ude for, at hr. Rønholt kunne forklare, hvori mine udsagn var forkerte; det er jo forskellen. Hr. Rønholt har postuleret, at jeg var imod funktionsskove. Det er jeg ikke. Hr. Rønholt har postuleret, at jeg tror, at alle skovene er anlagt for, at jeg kan gå skovtur. Nej, det har jeg aldrig sagt. Hr. Rønholt har i den forrige runde postuleret, at jeg ikke længere vil vide af fredning. Nej, det har jeg ikke sagt, og det står heller ikke i forslaget. Så hvis nu hr. Rønholt ville gå op og hakke det, jeg havde lavet, i småstykker i stedet for at stå og digte, så ville det være meget sjovere.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslagets overgang til anden (sidste) behandling vedtoges uden afstemning.

Fjerde næstformand (Ole Vig Jensen):

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til miljø- og planlægningsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg dette som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

7) Første behandling af lovforslag nr. L 192:

Forslag til lov om ændring af lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v. (Præmiering af miljøvenlige biler).

Af Rahbæk Møller (SF) og Albrechtsen (VS) m.fl.
(Fremsat 11/3 86).

Sammen med denne sag foretoges de under punkterne 8 og 9 på dagsordenen opførte sager, nemlig:

8) Første behandling af lovforslag nr. L 193:

Forslag til lov om ændring af lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v. (Præmiering af miljøvenlige biler).

Af Rahbæk Møller (SF) og Albrechtsen (VS) m.fl.
(Fremsat 11/3 86).

9) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 123:

Forslag til folketingsbeslutning om katalysatoriske efterbrændere til motorkøretøjer.

Af Camre (S) m.fl.
(Fremsat 11/3 86).

Forslagene sattes til forhandling.

Forhandling

Ministeren for skatter og afgifter (Foighel):

Sigtet med de to lovforslag og det beslutningsforslag, som folketinget her har til behandling, er at nedbringe forureningen fra bilernes udstødning.

Regeringen er helt enig med forslagsstillerne i dette synspunkt. Jeg behøver her blot at henvise til den nylig indførte afgiftslempelse for blyfri benzin og til de bestræbelser, der udfoldes for at få de meget strenge amerikanske grænser for bilernes forurening indført i De europæiske Fællesskaber.

Jeg har noteret mig, at forslagsstillerne støtter disse bestræbelser.

Regeringen er også opmærksom på, at det kan være ønskeligt i det mindste i en overgangsperiode at tage særlige initiativer for at fremme salget af miljøvenlige biler. Imidlertid er der en del vanskeligheder forbundet med sådanne initiativer. F.eks. har vi i øjeblikket ikke nogen mulighed for løbende at føre kontrol med, at katalysatoriske efterbrændere til stadighed fungerer, og jeg kan i den forbindelse oplyse, at regeringen har iværksat et udredningsarbejde til belysning af de problemer, som miljøspørgsmålet rejser.

De to lovforslag fra SF og VS vil dels give en lempelse i registreringsafgiften på 8.000 kr., dels nedsætte vægtafgiften med 33 pct. for motorkøretøjer, der opfylder de af miljøministeren fastsatte normer for udstødningsgassens sammensætning m.v., og herved skal der ifølge forslagsstillerne forstås de førnævnte amerikanske forureningsgrænser.

Jeg vil gerne advare imod, at man lovgiver på et for løst grundlag på dette område. Som

[Ministeren for skatter og afgifter]

eksempel på, hvor løst forslaget er, kan jeg nævne, at der efter lovforslaget er mulighed for at nedsætte registreringsafgiften for motorcykler med 8.000 kr., mens der ingen nedsættelse er for varebiler. Med andre ord virker forslaget, som det er formuleret, ikke særlig gennemarbejdet og ikke særlig gennemtænkt.

Til det forslag om lempelsen af vægtafgiften for motorkøretøjer, der opfylder de amerikanske forureningsgrænser, vil jeg sige, at hvis der skal gives en løbende afgiftslempelse til biler, der opfylder bestemte betingelser, må det også kontrolleres, at disse betingelser fortsat er til stede; ellers er grundlaget for afgiftslempelsen jo bortfaldet. Det vil således være nødvendigt løbende at kontrollere udstødningsskænen for samtlige de biler, der kører med nedsat vægtafgift, og vel også for den sags skyld de biler, der bliver berigtiget med en nedsat registreringsafgift. Som jeg før var inde på, har vi ikke en sådan mulighed i dag.

Socialdemokratiet har fremsat beslutningsforslag, hvorefter folketinget opfordrer regeringen til at fritage katalysatorer fra afgift og til at sikre en sådan forskel på afgiften af blyfri og blyholdig benzin, at denne forskel ved vedvarende anvendelse opvejer de merudgifter, der i et motorkøretøjs levetid medgår til vedligeholdelse og udskiftning af en katalysator.

Som sagt er regeringen enig med forslagsstillerne om det ønskelige i at nedsætte forureningen fra bilernes udstødning. Imidlertid finder jeg, at det vil være forhastet at træffe beslutning om, hvilke initiativer der bør tages, før de problemer, der er forbundet med sådanne initiativer, er tilbunds gående undersøgt.

Som jeg tidligere oplyste, har regeringen iværksat et udredningsarbejde om de problemer, som miljøspørgsmålet rejser, og der eksisterer en række ikke helt ensartede rapporter fra forskellige landes undersøgelser, og jeg finder, at en beslutning på det område, som forslaget omhandler, bør afvente resultatet af det arbejde, der nu er sat i gang.

Jeg kan derfor ikke give min tilslutning til de foreliggende forslag. Ikke fordi jeg er uenig med forslagsstillerne i forslagernes sigte, men fordi jeg finder forslagene forhastede og for ringe gennemarbejdet. Når det omtalte udredningsarbejde er tilendebragt, vil rege-

ringen tage stilling til, hvilke initiativer der bør tages på området. Jeg kan ikke på forhånd give tilsagn om, at der vil blive tale om ændring i afgiftssystemet. Forureningsspørgsmålet er ikke et afgiftsspørgsmål, men et miljøspørgsmål, og der kunne tænkes andre måder at løse problemet på end de foreslåede.

Camre (S):

De tre forslag, der foreligger samlet til behandling her – to fra SF og ét fra socialdemokratiet – omhandler i realiteten den samme sag, nemlig spørgsmålet om at fremme anvendelsen af køretøjer, der forurener mindre end de nuværende, og at gøre det gennem nedsættelse af forskellige afgifter.

SF foreslår at løse problemet ved at give en samlet nedsættelse for registreringsafgiften på motorkøretøjer, der er forsynet med en katalysatorisk efterbrænder, på 8.000 kr. og for disse køretøjer tilsvarende at give en nedsættelse af vægtafgiften på $\frac{1}{3}$.

Vi mener, det er uhensigtsmæssigt, at motorkøretøjer, uanset hvilken kvalitet efterbrænder de er udstyret med, får et nedslag i afgiften på 8.000 kr. Hvis man, blot man har en efterbrænder, får 8.000 kr. i nedslag, kan man forestille sig, at fabrikkerne vil søge at levere køretøjerne med den billigst tænkelige, de får jo alligevel det samme nedslag. I socialdemokratiets forslag vil vi derimod give en nedsættelse i afgiften på den måde, at selve merudgiften, som køretøjet er blevet belastet med, fordi det er forsynet med en efterbrænder fra fabrikken, ikke bliver lagt ind i den pris, for hvilken der beregnes registreringsafgift. Vi forestiller os ligeledes, at den løbende anvendelse af efterbrænderen, som jo medfører visse merudgifter, kan kompenseres ved, at den benzin, disse køretøjer skal bruge, nemlig den benzin, der ikke indeholder bly, holder en lavere pris end den blyholdige benzin.

Jeg forstår på de bemærkninger, som skatteministeren gjorde heroppe, at han føler, der er to problemer, herunder at dette her er forhastet lovgivning. Nu skal det siges til skatteministerens undskyldning, at skatteministeren ikke har haft sæde i folketingets miljøudvalg og derfor ikke ved, at vi i årevis har diskutert denne sag, men jeg kan heller ikke lade være med at sige til ministeren, at Danmark

[Camre]

trods alt hverken er verdens største land eller verdens største billand. Det er derimod USA, og jeg fristes til at sige: if it's good enough for America, it's good enough for us, hr. minister. Derfor synes jeg ærlig talt, det er en proportionsforvrængning at tale om, at Danmark med 5 mill. indbyggere og vel 1½ mill. biler skal til at lave analyser og undersøgelser, som man i det store USA for længst har gennemført og i det store USA er kommet til en ganske entydig løsning af.

Vi siger i vores beslutningsforslag, at vi også gerne ser andre former for miljørigtig bilteknologi belønnet ved afgiftsfrigørelse, men at vi ingen kender, der tilnærmelsesvis når det resultat. Man taler om lean burn-motorer og ny teknologi, og specielt er branchen jo bange for, at nogle skulle få konkurrencemæssige fordele, fordi de har været længere fremme i forskningen end andre, men der findes ikke nogen af disse metoder nogetsteds i verden, som opfylder USA-kravene, og det er noget snak at sige, at det gælder i USA, ikke i Danmark. Vi har netop henvist til undersøgelser, som vi har fået dokumenteret i miljøudvalget, undersøgelser gennemført her i byen på teknologisk institut over et år med en ganske almindelig Opel Ascona 1,8 l, og den viser, at der sker en voldsom nedsættelse af forureningen på grund af en katalysator, og at der ikke er nogen som helst problemer med bilens drift og kørsel i øvrigt.

Så siger ministeren, at vi også må have nogle organer, der kan kontrollere, at katalysatoren virker. Ja men det problem har man jo også løst i USA, og det er såmænd ikke mere besværligt end at ringe til den amerikanske ambassade og få at vide, hvad lovgivningen går ud på; så kan man jo gennemføre det. I USA løser man det ved at pålægge brugerne at få køretøjet checket hos de autoriserede værksteder, og det er de autoriserede værksteder her fuldt ud i stand til. Men ellers har vi jo altså statens biltilsyn, som er et ganske velkvalificeret organ, der meget hurtigt og nemt kan løse det problem.

Derfor må jeg sige, at jeg synes, det er udenomssnak, ministeren kommer med, og det forstår jeg faktisk ikke grunden til, hvis ministeren vil opretholde påstanden om, at regeringen er så interesseret i at gøre noget på dette område.

Nu kan det være, at der også på dette område er et flertal imod regeringen, og så kan

vi jo gennemføre noget væsentlig hurtigere, og det vil selvfølgelig være ønskeligt.

Men jeg vil da gerne medgive ministeren én ting: vi får ikke den danske bilpark byttet ud i løbet af den naturlige udskiftningsperiode med forureningsfri motorkøretøjer. Det ved vi alle sammen; det kommer ikke, før der er et lovkrav. Derfor koster det heller ikke ministeren noget provenutab, for der er ingen biler ud over nogle få stykker, som teknologisk institut og enkelte godgørende millionærer måske anskaffer, som er forsynet med katalysatoriske efterbrændere, før det er et lovkrav. Men vi ønsker at få brudt den barriere af uvidenhed, der findes herhjemme, hvor alle mulige mennesker står op og siger – godt hjulpet af FDM og andre, der ikke vil have gjort noget ved problemet – at dette her skal vi slet ikke have, det er der ikke brug for, vent nu, industrien løser problemerne selv osv. Nej, industrien løser først disse problemer, når lovkravet kommer.

Vi ønsker med dette forslag at få skabt en situation, hvor anskaffelsen af køretøjer med katalysator ikke er vanskeliggjort, ikke er forhindret af store afgifter, og derfor må det betragtes som en forsøgslovgivning, og det synes jeg ministeren skal se den som. Det er jo understreget både af os i vores og af SF og VS i deres forslag, at vi ikke generelt ønsker at sænke ministerens provenu, og hvis det skulle få et større omfang end det, vi forudser, løses det altså ved en balanceret tilpasning af det samlede afgiftssystem.

Jeg synes, ministeren bør være mere tilbageholdende med flot at afvise forslaget. Ministerens kollega miljøministeren er i stand til at bidrage, tror jeg, med meget værdifuld viden på området, og jeg håber derfor, at vi i udvalget får en positiv behandling af forslaget realiteter.

Aagaard (KF):

Jeg skal på det konservative folkepartis og centrum-demokraternes vegne fremsætte nogle bemærkninger om de 3 forslag.

Generelt vil jeg indledningsvis slå fast, at vi i det konservative folkeparti gerne fortsat medvirker til, at vor bilpark i Danmark forurener vort miljø mindst muligt. Jeg er imidlertid enig med ministeren i, at dette forslag må afvente det udredningsarbejde, som regeringen har iværksat med det formål at få de

[Aagaard]

problemer belyst, som miljøspørgsmålene rejser.

I det socialdemokratiske beslutningsforslag om katalysatoriske efterbrændere til motor-køretøjer anfører forslagsstillerne i bemærkningerne til forslaget, at undersøgelserne fra teknologisk institut viste, at der ikke var driftsmæssige problemer ved montering og drift af en katalysatorisk efterbrænder. Hertil vil jeg gerne føje, at det i undersøgelsens konklusion bemærkes, at den afprøvede efterbrænder var ny ved testens begyndelse, og at systemets effektivitet er helt afhængigt af, at alle komponenter fungerer. Det skal i sandhedens interesse siges, at det gjorde de i disse 3 måneder, som forsøget kørte over.

Jeg tror derfor, at vi, før vi går nærmere ind i forslagets substans, må kende svaret på en række problemer som f.eks. brændstoffets kvalitet og betydning for efterbrændernes levetid. Hvor lang er levetiden for efterbrænderne? Hvordan vedligeholdes disse? Hvordan virker ikke-vedligeholdte efterbrændere? Forurener disse måske mere, end hvis efterbrænder ikke var monteret? Og sidst men ikke mindst: hvordan kontrollerer vi alle disse forhold grundigt og effektivt, således at det optimale mål kan nås?

Det skal også tilføjes, at man ikke på teknologisk institut har haft mulighed for at måle udstødningsskæns indhold af kvælstofilter, simpelt hen på grund af mangel på måleudstyr. Vi kender i dag herhjemme kun nogle få resultater, fra en 4-5 testbiler, og med de besværligheder, som bl.a. teknologisk institut kan berette om at man har haft af bl.a. efterbrændere på gaffeltrucks, mener jeg, at det er på sin plads med det omtalte udredningsarbejde, så vi kan være sikre på, at alle risikomomenter er afklaret, inden vi opmuntrer eller opfordrer til investering i disse efterbrændere.

Vedrørende SFs og VS' lovforslag om præmiering af miljøvenlige biler ved en nedsættelse af registreringsafgiften og af vægtafgiften kan jeg tilslutte mig ministerens bemærkninger til lovforslagene og dernæst hen-vise til de bemærkninger, jeg har knyttet til B 123, og skal kun tilføje, at så længe det ikke er muligt at kontrollere de betingelser, hvor- under løbende afgiftslettelser gives, kan vi ikke støtte forslagene uanset de gode intentioner, hvorfor vi også med hensyn til disse to lovforslag vil afvente, hvilke initiativer rege-

ringen vil tage, når det iværksatte udredningsarbejde er afsluttet.

Birthe Rønn Hornbech (V):

Venstre er meget enig i, at vi ved indretning af biler som på alle andre områder naturligtvis skal tænke på miljøet. Vi mener imidlertid ikke, at tiden er inde til en detaljeret lovgivning på dette område. Vi finder, at der er for mange usikre momenter, som det har været nævnt af ministeren. Hvilke krav skal der stilles til disse katalysatorer, og hvordan skal de vedligeholdes?

I den forbindelse har jeg bemærket, at hr. Camre mener, at vi i fremtiden i højere grad skal lægge oplysninger, der stammer fra den amerikanske ambassade, til grund, og det kan da være, det lover godt for det fremtidige samarbejde på andre områder her i det høje ting.

Jeg vil også gerne spørge: hvorfor skal dette lovforslag kun gælde personbiler og ikke varebiler? Hvordan vil man kontrollere, at disse ting fortsat er installeret i bilerne og opfylder kravene?

Vi mener i venstre, at vi skal fortsætte indsatsen i EF for at få så gode minimumskrav som overhovedet muligt, fordi målet selvfølgelig på længere sigt må være, at der bliver obligatoriske krav til så miljøvenlige biler som muligt i takt med den tekniske udvikling.

Vi kan altså ikke tilslutte os forslagene, som de foreligger, men vil i lighed med den tidligere ordfører afvente det opklaringsarbejde, som regeringen har iværksat. Vi er dog som sagt meget positive over for intentionerne i forslagene.

Rahbæk Møller (SF):

Jeg skal kort komme med nogle bemærkninger om B 123.

Dette forslag har jo en ejendommelig historie. Før vi fremsatte vores to lovforslag om at fremme anvendelse af blyfri benzin, gav vi disse forslag samt et påtænkt beslutningsforslag til socialdemokratiet og det radikale venstre med henblik på et fælles initiativ. Det eneste resultat, der kom ud af det, var, at vi lige pludselig erfarede, at socialdemokratiet havde fremsat deres beslutningsforslag, der jo kun kan betegnes som en udvandet udgave af vore forslag. Vi besluttede

[Rahbæk Møller]

derfor selvfølgelig at fremsætte vore to lovforslag. Dette skal også være sagt til de radikale som en forklaring på, at den påtænkte forhandling aldrig rigtig kom i gang. Det er jo handlingslyst, der er karakteristisk for et parti i forfald i dets desperate søgen efter en profil.

Jeg erfarer i dagspressen, at socialdemokratiet er i færd med at opbygge et analyseapparat. Det er der tilsyneladende et behov for, siden de ikke kan klare sig uden at hugge SFs tanker, men inden de får opbygget dette analyseapparat, er det måske klogt nok, at de hugger nogle af SFs tanker i stedet for. Vi har set en hel del meget uanalyserede forslag fra deres side i den senere tid.

Nu skulle vi helst nå frem til enighed, så selv om socialdemokratiets adfærd ikke gør det lettere, vil jeg da detaljeret kommentere de to punkter i forslaget.

Punkt 1 har nok de samme intentioner som vores lovforslag om registreringsafgift, nemlig at fritage brug af katalysatorer for afgift, men jeg finder teknikken i vores bedre, fordi det går på udstødningens sammensætning i stedet for på den tekniske måde at opnå resultatet på. Dermed er vores forslag fremtidssikret, idet det er forberedt på en udvikling, hvor man kan opnå en renere gas uden brug af katalysatorer, hvilket på mange måder er mere hensigtsmæssigt.

Jeg finder det i øvrigt også bedre at lave vore forslag i lovsform i stedet for i beslutningsform, som i sig selv betyder en udskyldelsesprocedure.

Men det vigtigste er, at vi åbenbart er enige om intentionerne, og jeg håber sandelig, vi kan forhandle os frem til et fælles standpunkt under behandlingen.

Hvad angår punkt 2, spekulerer jeg på, om socialdemokratiet er meget sløve i optrækket eller de er meget fremsynede, for sagen er jo, at dengang vi begyndte at snakke om dette, var der et klart behov; det var også derfor, vi havde et forslag om at billiggøre benzinen på det tidspunkt. Men da forslagene blev fremsat, var det problem faktisk løst af regeringen sammen med de radikale. Nu da forslaget kommer til førstebehandling, er problemet altså opstået igen, idet den prisforskel på de 75 øre, der var påtænkt, nu er reduceret til 25 øre, og det er for lidt, så på nuværende tidspunkt kan jeg da fuldt ud tilslutte mig forslaget. Jeg er enig i det, men jeg kan ikke

lade være med at spekulere på: hvorfor kom det egentlig frem på det tidspunkt, det gjorde?

Bernhard Baunsgaard (RV):

Om de tre forslag, vi har til behandling her, vil jeg samlet sige, at de er fremsat efter den dato, vi har aftalt, og jeg har ikke erfaret noget om, at man har bedt om dispensation, så det er vel ikke meningen, at de skal gennemføres.

Det gør nu heller ikke så meget, for jeg synes, det er interessante problemer, som drages frem her. Nu skal vi den 15. maj drøfte, om der er grund til at kigge på ændringerne, og til oktober ved vi allerede at der kommer nogle forslag om ændring af nogle af de love, vi har gennemført i påskepakken. Jeg synes, at de ting, man peger på her, vil være udmærkede at tage ind i en diskussion.

Der er ét problem, som jeg synes straks melder sig – det har andre også været inde på – og det er spørgsmålet om kontrol med, hvad der sker. Hvis jeg ikke er helt galt underrettet, vil katalysatorer, som ikke holdes i orden, begynde at svine selvstændigt, og derfor kan jeg ikke se andet, end at katalysatorer, hvis de indføres, må udsættes for en jævnlig kontrol, for at de kan virke. Det har man ikke taget stilling til fra nogen af forslagsstillernes side.

Men som sagt, jeg synes, det er spændende, at vi får også disse ting ind i de bestræbelser, vi gør os for at få bilerne til at svine mindre og ødelægge luften lidt mindre, end de gør i øjeblikket.

Anne Grete Holmsgård (VS):

Så vidt jeg kunne forstå på skatteministeren, var han bekymret for at træffe forhastede beslutninger på dette område, når metoderne endnu ikke var afklaret. Det fremgik dog til sidst, at måske var det, fordi han i virkeligheden ikke var så glad for metoden, der hed afgifter. Skatteministeren sagde så pænt: det kunne jo være, vi skulle bruge nogle andre metoder. Jeg har spekuleret lidt over, hvad det skulle være for nogle. Jeg kunne ikke komme på nogen, men da jeg ved, at skatteministeren både er et mildt og et fantasifuldt menneske, er det jo muligt,

[Anne Grete Holmsgård]

han har nogle metoder, og jeg vil meget gerne høre, hvad det er for nogle.

Ud over det forhastede – for jeg forstod, at substansmodstanden skyldtes det forhastede – var der problemerne med kontrollen af katalysatorerne: vil folk nu ikke snyde, når de får en lettelse i vægtafgiften? Vil de ikke gå hen og skruer katalysatoren af og stille den til side og så bare lukrere på, at de får en tredjedels nedslag i vægtafgiften?

Først det forhastede. Jeg ved nu ikke, om det er rimeligt at sige, at dette er forhastet. Vi vedtog jo en beretning i folketingets miljøudvalg i maj 1984; jeg husker desværre ikke datoen. Og den 11. december 1984 – det er miljø- og planlægningsudvalgets bilag 144 – fremsendte ministeren i fuld overensstemmelse med, hvad der var besluttet, en redegørelse til folketingets miljøudvalg, og deri står to ting, der er vigtige i denne sammenhæng. Den ene er, at miljøstyrelsen vil blive anmodet om at tage kontakt til justitsministeriet om en revision af justitsministeriets regler for godkendelsesprocedurer og testprocedurer. Det er altså det, der handler om at kunne teste.

Den anden handler om muligheden for at give en økonomisk præmiering for at køre med katalysatorer, og derom står der:

»Miljøministeren vil derfor anmode miljøstyrelsen om i samarbejde med ministeriet for skatter og afgifter at udarbejde en redegørelse om spørgsmålet. Redegørelsen skal foreligge 1. august 1985.«

Det er jo et par måneder siden.

Så spurgte jeg miljøministeren i august 1985: hvad sker der egentlig med den redegørelse, vi skulle have den 1. august?

Der kommer en lang smøre frem og tilbage, men i øvrigt er miljøministeren positiv, vil jeg godt sige, over for den beslutning, der er truffet; der kan kun være tale om en kortvarig overgangsordning, og man forhandler i EF. Ja, det gør man, men man er ikke kommet længere.

På side 2 skriver miljøministeren så:

»På den baggrund har jeg besluttet, at det bør undersøges, om man kan fremme udbredelsen af biler, der kan overholde de gældende amerikanske normer ved hjælp af økonomiske virkemidler.«

Det var sådan set én gang til efter at have sagt det én gang i december 1984, så det er en ret lang sag. Jeg har en fornemmelse af, at

denne sag kommer til at tage lige så lang tid, som det tager at forhandle sig frem til en eller anden løsning i EF, som Danmark jo nu ikke behøver at være indforstået med længere, men som kan tromles igennem af de andre.

Med andre ord, hr. minister: hvad er tidsgrænsen for dette, og hvorfor skal det tage så lang tid at løse et, vil jeg tillade mig at sige, relativt simpelt problem? Hvis man kommer ind til kernen, og det er spørgsmålet om, at motorcyklerne ikke skal med, og at varevognene skal med, kunne vi vel nok løse det relativt hurtigt. Om ikke andet har jeg fuld tiltro til, at det kunne ministeren hurtigt få organiseret rent teknisk, og hvis justitsministeriet allerede har været i gang med det med synet, skulle det vel heller ikke være så vanskeligt. Nu er justitsministeren her ikke, men det er vel ikke vanskeligere, end at man kan indføre et regelmæssigt syn af katalysatorer. Det kan de både i USA og i Japan, så hvorfor kan dette lille fremskridtsvenlige, fremsynede og fremstående land ikke klare det? Det kan ministeren måske give mig et svar på, hvis det virkelig er tilfældet, at vi ikke kan klare det.

(Kort bemærkning).

Bernhard Baunsgaard (RV):

Jeg lyttede meget grundigt efter, hvad fru Anne Grete Holmsgård sagde, for som regel er det jo vældig godt gennemarbejdet, når der kommer et indlæg fra VS.

Da jeg har fået den oplysning så sent som i dag, at dette med regelmæssigt syn af katalysatorer i USA, så vidt mine hjemmelsmænd mente, ikke finder sted, spørger jeg fru Anne Grete Holmsgård: er det korrekt?

(Kort bemærkning).

Anne Grete Holmsgård (VS):

Nej, her må jeg faktisk give hr. Bernhard Baunsgaard ret. Det er kun i Japan, der er regelmæssigt syn, og jeg kan ikke huske, om det er hvert år eller det er hvert andet år, men de bliver tilset.

Derimod har vi fået et svar, ikke fra den amerikanske ambassade, men fra den amerikanske miljøstyrelse, og det kom via miljøministeriet i maj 1984. Af det fremgik det, at de problemer, man i USA har registreret med

[Anne Grete Holmsgård]

vedligeholdelse af katalysatorer, går på, at der er nogle bilejere, der hælder blyholdig benzin på biler, hvor der er katalysatorisk efterbrænding, og så ryger katalysatorerne, så duer de ikke længere. Men det er et problem, der i høj grad skyldes, at man ikke har en tilstrækkelig prisdifferentiering i USA mellem de to typer. Det vil sige, at man er mindre opmærksom på, hvad det er, man hælder på sin bil, og også af den årsag er det vigtigt at have en prisdifferentiering mellem den blyholdige og den blyfri benzin.

I Japan ved jeg i hvert tilfælde at der er eftersyn, og det har haft mærkbar virkning på luftforureningen i en stor by som Tokyo, at man kører med denne ordning.

(Kort bemærkning).

Bernhard Baunsgaard (RV):

Jeg takker for korrigeringen. Det er altså ikke i USA, man har det, men man har det i Japan, og så må vi vel også kunne få det herhjemme.

Men så vidt jeg kan skønne, vil det nok være nødvendigt, at vi stabler et sådant tilsynsapparat på benene, samtidig med at vi indfører prisdifferentieringen, for ellers vil vi nok opleve det samme som i USA, at nogle bruger blyholdig benzin for at slippe for det efterslæb, som katalysatorerne giver, for der går jo noget tabt ved dem.

(Kort bemærkning).

Camre (S):

Inden vi nu kommer for langt ud i de tekniske mærkværdigheder, vil jeg gerne sige, at de eksisterende tilsynsbestemmelser giver statens biltilsyn adgang til at kontrollere bilers udstødning, ikke så vidtgående og ikke med så strenge krav, men når et køretøj kommer til syn, har man en analyse af, at det overholder de i dag gældende regler for udstødning af kulilte.

Nu har vi ikke periodiske syn for andet end last- og varemotorkøretøjer, men selve tilsynsapparatet som sådant, selve den tekniske opstilling, eksisterer ved statens biltilsyn.

Det er klart, at det vil være en forøgelse af biltilsynets funktion, hvis man også skal syne alle biler på dette område hvert eneste år, men det er altså heller ikke relevant, for den

danske bilpark bliver ikke fra den ene dag til den anden skiftet ud med vogne med katalysatoriske efterbrændere, og det vil overhovedet ikke være en mærkbar forøgelse af biltilsynets opgaver at skulle checke nogle få hundrede eller få tusinde biler, som vi må formode at en ordning som den her omtalte vil indebære.

Endelig vil jeg gerne sige, at i USA er man jo lige så kloge som mennesker, og derfor har man indført forskellig størrelse på studserne til benzinpåfyldningen af biler, der kan tåle henholdsvis blyfri og blyholdig benzin, og man kan simpelt hen ikke komme af sted med, uden at man skal have en tragt eller slanger eller noget andet at sætte på studsden, at fylde blyholdig benzin på en bil med efterbrænder, fordi det er ødelæggende; der er simpelt hen et meget mindre hul i tanken, og derfor kan man ikke komme af sted med det andet end med de specielle påfyldningsstudser, der hører til benzintanke med blyfri benzin. Det er altså så snedigt, at det nærmest er det, man kalder idiotsikret.

Fjerde næstformand (Ole Vig Jensen):

Vi er tæt på udvalgsarbejdet, kan jeg høre.

(Kort bemærkning).

Bernhard Baunsgaard (RV):

Nu er vi vist kommet tilstrækkelig langt væk fra det, det hele drejer sig om. Det er nok kun idioter, der ikke finder på at lave tanke, hvor der er blyholdig benzin, og folk vil købe den også til de små påfyldningsstudser. Det skal nok klares.

Måtte jeg sige, at det, der er i vejen, og det ved hr. Camre da udmærket, er jo netop, at vores kontrolapparat simpelt hen ikke kan tage mere. Vi diskuterede også, dengang hr. Camres parti var regeringsparti, om vi dog ikke kunne få gennemført bare et 3-årigt syn af alle biler i Danmark. Det var umuligt at få plads til det, og jeg tvivler på, at det vil være muligt, uden at vi lægger os vældigt i selen og påbyder det herindefra, at føre kontrol med disse katalysatorer.

Steffensen (KrF):

Også kristeligt folkeparti er meget positive over for de tre forslags intentioner. Det kan da godt være, at det ikke er den endegyldige måde at løse problemerne på. Vi vil ikke af-

[Steffensen]

vide, at det godt kan være det, og dog synes jeg, det er rigtigt at bekræfte det, som flere ordførere har været inde på, at vi har i miljøudvalget diskuteret det længe og ret indgående.

Derfor ville jeg gerne, om skatteministeren også kunne bekræfte, at det ikke er noget, der kan være så forfærdelig længe, inden regeringens udredningsarbejde er færdigt på dette område.

Ove Jensen (FP):

Det er for så vidt ikke så mærkeligt, at ordførerne her ikke kan blive enige om disse forslag. Hvis man læser, hvad de, som man må gå ud fra har forstand på det, de særligt bilsagkyndige, siger, så er de lige så uenige. Nogle siger, at katalysatorer ødelægger motoren, det giver den mindre trækraft, altså skal man have en større bil, hvis man skal have sådan en fyr på. Andre siger, at blyfri benzin er kræftfremkaldende. Det korte af det lange er nok, at disse spørgsmål, selv om man kan få aldrig så gode oplysninger i den amerikanske ambassade, endnu ikke er afklaret til bunds.

Mit forslag skal være, at man afventer begivenhedernes gang. Hvis man finder ud af, at der kan sættes noget på bilerne, så de bliver mere miljøvenlige, så sætter man det på.

Og så det med afgiftsfrigtagelse på et eller andet, hvad enten det er sikkerhedsseler eller noget andet: det er jo reelt noget pjat. Man skal have så og så mange penge hjem i afgifter, det er man enige om, men kan man lempe på det, bør man generelt lempe disse afgifter. Alt andet er noget søgt og unaturligt.

Fjerde næstformand (Ole Vig Jensen):

Ordføreren for forslagsstillerne vedrørende beslutningsforslag nr. B 123 om katalysatoriske efterbrændere til motorkøretøjer, hr. Poul Nielson, har ordet.

Poul Nielson (S):

Det, vi hørte fra hr. Rahbæk Møller, har jeg lyst til lige at sige lidt om først. Det var udtalelser, der var så mavesure, at de nærmest aktualiserede overvejelser om indførelse af katalysatoriske efterbrændere, også til anvendelse ved verbale udgydelser. Det var måske i det hele taget generelt en god idé.

Jeg synes, det er et problem, at tingene ikke kan gå hurtigere. Vi siger ofte, at nogle produkter kan vi ikke stille krav til, fordi vi har store producentinteresser på det pågældende område i Danmark. Om andre produkter siger vi, at det er der ingen danske der producerer, det hele er importeret, derfor kan vi ikke tillade os at stille krav. I begge henseender stiller vi os selv nogle opgaver, som er næsten uløselige.

Jeg synes, at det at bruge afgiftssystemet som styring er et godt bud på en løsning, og jeg synes, at den eneste måde, vi kan få skåret igennem de tekniske diskussioner på, er ved at træffe nogle beslutninger; i lyset af dem kan vi så altid se, om det nu var 100 pct. rigtigt at gøre det på den måde. Alternativet er jo det, vi gør nu, nemlig ingenting.

Jeg synes, at det, som er blevet sagt, peger i retning af, at udvalgsarbejdet, som for så vidt næsten allerede er startet her, må have nogle muligheder i sig, som vi håber kan følges konkret.

Fjerde næstformand (Ole Vig Jensen):

Ordføreren for forslagsstillerne til lovforslag nr. L 192 om ændring af lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v. og lovforslag nr. L 193 om ændring af lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., hr. Rahbæk Møller, har ordet.

Rahbæk Møller (SF):

Jeg synes, at regeringens og ministerens afvisning af forslagene var noget søgt. Den vigtigste begrundelse var, at man ikke kunne kontrollere det. Det er jo ofte, man får at vide, at et forslag ikke kan administreres, det er en ganske almindelig undskyldning, næsten standard for ministerier. Jeg sad og spekulerede på, at for kort tid siden forsøgte regeringen at få EF til at vedtage amerikanske regler inden for en kort årrække. Gjorde man sig i den forbindelse ikke nogen overvejelser over, hvordan man skulle administrere de regler, som man søgte at få gennemført i EF? Ville man forsøge at give en økonomisk tilskyndelse, eller hvad var meningen egentlig?

Kort sagt, vi har så mange erfaringer fra udlandet – som allerede tidligere ordførere har været inde på, og dem vil jeg ikke gentage her – så det er ikke en reel begrundelse. I

[Rahbæk Møller]

øvrigt gælder dette for nye biler, så der er altså et år eller to at betænke sig i, før katalysatorerne brænder til, så det problem kan vist løses.

Så sagde ministeren for skatter og afgifter, at det var ulogisk, at man gav 8.000 kr.s nedslag for motorcykler og ikke for varebiler.

Nu må jeg ganske enkelt erkende: når vi ikke har taget varebiler med, er det dels, fordi personbiler er den store blok, så kan vi løse det, er det nok, dels er vi et oppositionsparti, og varebiler og lastvogne er en mere kompliceret affære, som vi ikke turde kaste os ud i. Hvis ministeren vil være os behjælpelig, vil vi meget gerne tage hele bilparken med.

Angående motorcykler: mig bekendt koster en katalysator det samme for en motorcykel som for en bil, men hvis ministeren har andre oplysninger, vil jeg gerne reducere prisen.

Camre (S):

Jeg tror, jeg skylder hr. Rahbæk Møller et svar på nogle af de synspunkter, han fremlagde i sit første indlæg.

Nu er det jo sådan, at hr. Rahbæk Møller først og fremmest sidder her som ordfører via skatteudvalget og ikke har deltaget i drøftelserne i miljøudvalget, hvor vi har startet denne sag.

Vi har ganske klart meldt over for SF, at vi ikke ville være medforlagsstillere til det forslag, som jeg forstår hr. Rahbæk Møller har udarbejdet, fordi vi fandt, at det havde en uhensigtsmæssig udformning.

I forslaget er det nævnt, at disse katalysatoriske efterbrændere har en pris på mellem 2.000 og 4.000 kr. Det er klart, at hvis man, uanset om det er en efterbrænder til 2.000 eller til 4.000 kr., får et nedslag på 8.000 kr., så får forbrugeren altid det billigste. Det synes vi var uhensigtsmæssigt.

Derudover er der andre problemer, som har været fremført her i dag, eksempelvis det forhold, at vare- og lastmotorkøretøjerne ikke er med. Derfor fandt vi, det var mere hensigtsmæssigt, fordi vi erkender, at der er en lang række tekniske problemer at løse, at gennemføre et forslag til folketingsbeslutning i denne samling eller i begyndelsen af næste samling, og derefter går der et halvt års tid eller så, hvor regeringen på baggrund af sin

viden kan udforme det ideelle lovforslag. Det må være den rigtige fremgangsmåde. Vi vil det samme, men vi finder altså, at det rent teknisk er mere praktisk at gå frem på denne måde.

Når så hr. Rahbæk Møller siger, at han er i tvivl om, hvorvidt socialdemokratiet har været sløvt eller forudsende, når vi har sagt, at der skal være en sådan forskel på afgiften på henholdsvis blyholdig og blyfri benzin, at det dækker meromkostningerne ved at vedligeholde efterbrænderne, vil jeg gerne sige, at det er, fordi hr. Rahbæk Møller ikke har læst teksten, for det er rigtigt, som hr. Rahbæk Møller påpeger, at forskellen eksisterede via afgiftslovgivningen, da forslaget blev fremsat, men den eksisterer ikke i dag. Der står ikke i vores forslag, at man skal gøre noget nyt og aktivt. Man siger: »at sikre en sådan forskel på afgiften af blyfri benzin. . .«. Denne forskel var til stede. Det, vores forslag tilsigter, er at sikre, at den vedbliver at være til stede, så det er helt logisk sammenhængende. Det skulle netop – hvis der er flertal for dette – være værnet mod, at regeringen fjerner denne forskel, sådan som det er sket ved den seneste forhøjelse i forbindelse med påskeindgrebet, hvor man jo har udslettet den væsentligste del af incitamentet til at anvende den blyfattige eller blyfri benzin.

(Kort bemærkning).

Anne Grete Holmsgård (VS):

Jeg synes ikke, det er rimeligt, at den efter min mening pinlige affære, som hr. Rahbæk Møller påpegede heroppe, skal bortforklares fra hr. Camres side med, at hr. Rahbæk Møller ikke sidder i miljøudvalget. Jeg har personlig været til stede ved de forhandlinger, så jeg ved godt, hvad der er foregået.

Jeg synes, hr. Camre skulle tage til efterretning, at vi mildt sagt er lidt sure over den måde, han er gået frem på i denne sag, og så mener jeg i øvrigt, at vi skulle prøve at finde ud af, præcis hvordan forslaget skulle se ud. Jeg synes i hvert tilfælde ikke, det er rimeligt at skyde det videre til hr. Rahbæk Møller.

(Kort bemærkning).

Rahbæk Møller (SF):

Jeg skal ikke forlænge debatten om proceduren, men blot kommentere hr. Camres be-

[Rahbæk Møller]

mærkninger om, at det er uretfærdigt, at katalysatorer til forskellig pris får samme nedslag.

Sagen er jo, at vores forslag er bygget op, ikke efter om der bruges katalysator overhovedet eller ikke, men efter udstødningens sammensætning, og så er det os ligegyldigt, om det kan opnås på en billigere eller dyrere måde; hvis oven i købet kvalitetskravet er det samme, er der ingen grund til at tvinge folk til at bruge en dyr katalysator i stedet for en billig. Det er baggrunden for, at vi har valgt at gå efter resultatet og ikke efter den tekniske metode.

(Kort bemærkning).

Camre (S):

Fru Anne Grete Holmsgårds bemærkninger om proceduren mystificerer mig totalt, eftersom de meldinger, vi har fået fra VS, er, at VS ikke ville være medforlagsstiller, fordi de mente, at forslaget fra SF havde en uhenigtsmæssig udformning.

Til hr. Rahbæk Møllers bemærkninger vil jeg kun sige, at min erfaring på dette område er, at jo bedre og jo mere holdbar en teknik er, jo dyrere vil den normalt også være i anskaffelse. Det er selvfølgelig rigtigt, at hr. Rahbæk Møller har udformet sit forslag i selv teksten således, at det går på en overholdelse af grænseværdier for udstødningen, men læser man bemærkningerne, er det jo ganske åbenbart, at hr. Rahbæk Møller som alle andre kun kender én teknik til at opnå dette resultat i øjeblikket, nemlig den katalysatoriske efterbrænder.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslagenes overgang til anden (for forslaget til folketingsbeslutnings vedkommende

anden (sidste)) behandling vedtoges uden afstemning.

Fjerde næstformand (Ole Vig Jensen):

Jeg foreslår, at forslagene henvises til skatte- og afgiftsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Meddelelser fra formanden:

Fjerde næstformand (Ole Vig Jensen):

Der er ikke mere på dagsordenen.

Der er foretaget ændringer i følgende udvalg:

Kulturudvalget (4/4 86):

Udtræder: Kjeld Olesen (S)

Ny stedf.: Poul Nielson (S)

Det energipolitiske udvalg (4/4 86):

Udtræder: Jytte Hilden (S)

Nyt medl.: Løvig Simonsen (S)

Miljø- og planlægningsudvalget (8/4 86):

Udtræder: Gade (SF)

Ny stedf.: Rahbæk Møller (SF)

Udenrigsudvalget (8/4 86):

Udtræder: Bollmann (CD)

Nyt medl.: Steenholdt (Grønl.)

Folketingets næste møde afholdes i morgen, onsdag den 9. april 1986, kl. 13.00.

Angående dagsordenen skal jeg henvise til den i salen oplåede dagsorden.

Mødet hævet kl. 17.02