

[Ministeren for skatter og afgifter]

jeg kan også sige til hr. Lenger, at det ikke er udtryk for en idé om, at det gør vi hvert år eller nogen sinde. Det er noget, der følger af, at vi ændrer systemet.

Jeg har noteret mig, at både hr. Stavad og hr. Skrumsager Skau og fru Aase Olesen har den opfattelse, at der kan være nogle problemer med engangsafgiften. Fru Aase Olesen sagde meget klart, at det kunne jo tænkes, at den ikke virkede helt retfærdig og rimelig i alle situationer. Det vil jeg meget gerne se på, for det er naturligvis meningen, at den skal det, og den har ikke andet formål end at opsamle en afgift, som de pågældende ellers havde regnet med at de skulle betale. Jeg er derfor helt parat til også at se på det spørgsmål under udvalgsbehandlingen.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

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

Den sidste sag på dagsordenen var:

10) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 49:

Forslag til folketingsbeslutning om katalysatoriske efterbrændere til motorkøretøjer.

Af Camre (S) m.fl.
(Fremsat 18/11 86).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Ministeren for skatter og afgifter (Foighel):

Det foreliggende forslag er helt identisk med et forslag, som blev fremsat og behandlet her i Tinget i foråret, i øvrigt sammen med to forslag om samme emne fremsat af SF og VS.

Jeg sagde dengang, at regeringen kunne være helt enig med forslagsstillerne i sigtet

med de forslag, der var til behandling, nemlig at nedbringe forureningen fra bilernes udstødning, og jeg vil gerne i dag fremhæve, at det er regeringen stadig væk.

Jeg sagde også, at regeringen har iværksat et udredningsarbejde vedrørende de problemer, anvendelsen af amerikanske miljønormer for biludstødning ville rejse her i Danmark. Hensigten med dette udredningsarbejde er bl.a. at få afdækket de tekniske, administrative og praktiske vanskeligheder i forbindelse med anvendelsen af de amerikanske normer, herunder de kontrolmæssige foranstaltninger til efterprøvning af det forureningsbegrænsende udstyr.

Herudover skal muligheden for at fremme udbredelsen af miljøvenlige biler ved økonomiske incitamenter også vurderes.

Regeringen er således ikke uenig med forslagsstillerne i forslagens sigte, men vi mener ikke, at vi kan støtte forslaget, fordi vi finder, at det vil være af stor værdi at få tilvejebragt det kvalificerede beslutningsgrundlag, som jeg er sikker på at det igangværende udredningsarbejde vil være. Regeringen vil herefter tage stilling til, hvilke initiativer der bør tages i dette spørgsmål.

Det er min opfattelse, at udredningsarbejdet vil blive afsluttet inden for et begrænset antal måneder, og så kan det være, at vi på det tidspunkt kan færdiggøre det foreliggende forslag, hvis det stemmer med de resultater, som udredningsarbejdet er kommet til.

Svend Åge Petersen (KF):

I 1984 fremsatte Venstresocialisterne et beslutningsforslag om at nedbringe forureningen fra motorkøretøjer. I dette beslutningsforslag var der også lagt op til at ændre beskatningen af såvel biler som benzin for derved at fremme indførelse af mere miljøvenlige biler og af benzin, der ikke indeholder bly. Der er senere i Danmark indført blyfri benzin, som er en del billigere end almindelig blyholdig benzin, og der er i mellemtiden på internationalt plan arbejdet videre med at reducere forureningen fra biler, bl.a. ved økonomiske incitamenter.

Det foreliggende beslutningsforslag fra Socialdemokratiet er en genfremsættelse fra foråret 1986, hvor ministeren for skatter og afgifter udtrykte enighed med forslagens intentioner og sagde, at regeringen allerede

[Svend Åge Petersen]

havde iværksat et udredningsarbejde til belysning af de mange problemer, som hele dette miljøspørgsmål medfører.

Ministeren udtrykte dengang også, at regeringen ville tage stilling til, hvilke initiativer der bør tages på området, når det fællesministerielle udredningsarbejde var afsluttet.

Socialdemokratiet ved udmærket godt, at dette udredningsarbejde ikke er afsluttet endnu, og derfor er det i virkeligheden et lidt forkert eller måske malplaceret tidspunkt at fremkomme med dette beslutningsforslag på. En reklameværdi kan det naturligvis altid have for Socialdemokratiet.

Hvorfor skal vi så egentlig afvente færdiggørelsen af det omtalte udredningsarbejde? Det skal vi, fordi dette arbejde skal give os svar på bl.a. følgende 10 spørgsmål:

- Hvor lang tids levetid har det forureningsbegrænsende udstyr?
- Hvordan fungerer udstyret ved misligholdelse?
- Hvordan fungerer udstyret, hvis der f.eks. ved en fejl bliver fyldt blyholdig benzin på bilen?
- Stiger brændstofforbruget, efter at det forureningsbegrænsende udstyr er monteret?
- Stiger brændstofforbruget, hvis det forureningsbegrænsende udstyr er defekt?
- Hvordan kan det kontrolleres, om udstyret virker efter hensigten?
- Hvilke krav skal der stilles til det anvendte brændstof?
- Indeholder det aktuelle forureningsbegrænsende udstyr nogen stoffer, som kan give os nogle andre miljømæssige problemer, når det efter brugen skal bortskaffes?
- Kan alle de nødvendige råvarer, der skal bruges ved fremstilling af det forureningsbegrænsende udstyr, fremskaffes fra lande, som vi kan få Folketingets flertalsbeslutning til at importere fra, eller skal vi til at bruge materialer, der kun eller hovedsagelig findes i Sydafrika?
- Har vi i dag en teknisk gennemtænkt løsning på forureningsbegrænsende udstyr til biler med dieselmotorer? Det er jo faktisk sådan, at i udstødningen på dieselmotorer er der flere kræftfremkaldende stoffer end i udstødningen fra biler med benzinmotorer.

Ved lidt eftertanke er jeg sikker på, at der kan fremfindes yderligere forhold, som bør

afklares, inden regeringen fremkommer med et forhåbentlig meget gennemarbejdet forslag til, hvordan man har tænkt sig, at dens egen principbeslutning fra december 1984 skal udmøntes i praksis. Denne, synes jeg, meget væsentlige principbeslutning siger, hvis nogen skulle have glemt den, at alle nye personbiler, som fra 1989 udbydes på det danske marked, skal overholde de nuværende amerikanske emissionskrav.

I Det Konservative Folkeparti er vi indstillet på at hjælpe regeringen med at fastholde denne principbeslutning, og personlig er jeg ikke i tvivl om, at også økonomiske incitamenter er et af de redskaber, der skal til, for at vi kan få reduceret forureningen fra vore biler.

Jeg er endvidere af den opfattelse, at det absolut skal undgås, at man opbygger et stort og dyrt kontrolapparat med årlige bilettersyn og andre belastende offentlige instanser med mange ansatte i uproduktive kontrolstillinger.

Det er meget bevidst, at jeg ikke har brugt ordet »katalysator«, eller som det måske rettelig efterhånden hedder i den tekniske udvikling: elektronisk styret trevejskatalysator. Det skyldes, at vi i Det Konservative Folkeparti har den opfattelse, at der i det lovgivende arbejde ikke skal angives, hvilket isenkram bilerne skal udstyres med, men derimod fastlægges, hvilke krav vi skal stille til den maksimale tilladelige forurening. Så skal bilfabrikanterne nok forsøge i og nok udvikle det tekniske udstyr, vi skal bruge.

Det Konservative Folkeparti afventer med interesse afslutningen på det omtalte udredningsarbejde, og derfor kan vi naturligvis ikke på nuværende tidspunkt gå ind for dette socialdemokratiske beslutningsforslag.

Skrumsager Skau (V):

Som det allerede er nævnt, er det en gennemførelse fra tidligere, og jeg tror ikke, den har særlig stor reklameværdi for Socialdemokratiet. Vi føler i allerhøjeste grad, at vi kunne afvente det udredningsarbejde, som allerede er i gang.

I det forslag, vi har foran os, er der to ting, vi skal tage stilling til. Den ene er en fritagelse for indregistreringsafgiften på katalysatorer, som jeg umiddelbart synes er fornuftig, men jeg vil selvfølgelig afvente det

[Skrumsager Skau]

udredningsarbejde, som er i gang; og som hr. Svend Åge Petersen har nævnt, kan det også godt være, der er andre muligheder for at begrænse forureningen fra benzinbiler og fra andet.

En afgiftsnedsettelse er selvfølgelig en god idé, og det er jo også gennemført på andre former for sikkerhedsudstyr på biler, f.eks. blokeringsfri bremsler.

Det andet forslag er vel mere en hensigts-erklæring om at sikre en forskel på blyfri og blyholdig benzin, som så skal være med til at reducere forbruget af blyholdig benzin, men der er allerede foretaget en differentiering af afgiften, og efter de oplysninger, jeg har modtaget, bruger alle med få undtagelser blyfri benzin til de biler og motorer, der er beregnet til at køre på denne type. Og hvad angår det salg af biler, der sker nu, er der først og fremmest tale om biler, som kan køre på den blyfri benzin; der er også et godt tegn.

Vi må også notere os, at den mængde bly, som er kommet ud i vores natur, i dag er faldet til en femtedel af, hvad den var i 1975. Vi kommer langt med holdningsændringer; det skal vi fortsætte med, og jeg føler også, at vi skal understøtte det med den forskel, vi har i afgiften mellem den blyfri og blyrige eller blyholdige benzin.

Men beslutningsforslaget lægger jo heller ikke op til andet end en henstilling om, at vi skal have en forskel.

Om katalysatorer vil jeg endvidere gerne sige, at det jo er beklageligt, at vi ikke i markedsudvalget har kunne få flertal for de initiativer, som er taget i EF. Det er et kompromisforslag, som de elleve andre lande er gået med til for næsten to år siden.

Jeg vil gerne have det udredningsarbejde, som ministeriet er i gang med, afsluttet så hurtigt som muligt, således at vi kan vurdere de økonomiske og miljømæssige aspekter ved anvendelse af katalysatorer og andre ordninger, før vi kan tage endelig stilling. Af erfaring ved vi, at det er meget vigtigt at have et godt grundlag for vores beslutninger, så vi undgår de såkaldte hovsaløsninger.

En simpel afgiftsfritagelse er en nem løsning, som vi faktisk burde kunne klare, således at vi ikke længere straffer de mennesker, som mener, at de på denne måde vil være mere miljøbevidste.

Venstre er altså åben over for forslaget om katalysatorer eller nedbringelse af forureningen fra bilernes udstødningssgas, og når udredningsarbejdet er færdigt, håber jeg, vi kan skride til handling.

Anne Grete Holmsgård (SF):

Jeg er virkelig dybt imponeret over den seriøsitet, hr. Spørge-Åge-Petersen lagde for dagen heroppe for lidt siden: 10 spørgsmål af den virkelig kvalificerede art! Nu nåede jeg desværre ikke at skrive dem ned, men jeg tror ikke, jeg hørte helt forkert, hvis jeg mener, det var 10 spørgsmål, som vi faktisk har fået relativt grundigt svar på under udvalgsarbejdet, der efterhånden fylder ca. en meter eller sådan noget – på min hylde i hvert tilfælde.

Jeg tillader mig dog også at gå ud fra, at det i virkeligheden mere var ment som en af de utallige variationer over temaet: hvad finder jeg nu på at sige denne gang, når sagen endnu ikke er kommet længere, end den var i maj måned 1984, hvor vi sad og vedtog dette her i udvalget, og gennem de forskellige behandlinger, der har været her? Nu vil jeg nødig komme med hele den genfortælling, jeg kom med til skatteministeren sidste gang – den lange, seje historie om denne sags gang gennem Folketinget.

Til hr. Skrumsager Skau vil jeg gerne lige bemærke, at var vi hoppet på det, EF har foreslået, havde vi stået i en situation, hvor vi faktisk ikke kunne gøre en pind før i 1994. Det er ikke for ingenting, at de europæiske forbrugerorganisationer så mindeligt har bedt os om at stå fast, sådan at vi kan bibeholde en mulighed for at få nogle ordentlige emissionsnormer inden for EF-området. Problemet er jo, at de emissionsnormer, EF foreslår, simpelt hen ikke er ret meget værd.

Folketinget har med hr. Svend Åge Petersen og med hr. Skrumsager Skau skrevet under på, at vi ønsker de amerikanske standarder, og det er det, dette forslag fra Socialdemokratiet lægger op til.

Vi kan naturligvis i SF støtte det, for vi synes, det er et udmærket forslag. Det kan godt være, at den første del bedst kan administreres ved, at man sætter et fast kronebeløb, som man fradrager i registreringsafgiften – det vil muligvis være den bedste måde – men det er jo noget, vi kan diskutere i udval-

[Anne Grete Holmsgård]

get. SF har tidligere foreslået, at man skulle give et nedslag i vægtafgiften for at kompensere for de løbende vedligeholdelsesudgifter, men vi mener egentlig, det er en god metode i stedet for at differentiere afgiften mellem blyholdig og blyfri benzin, vel at mærke betydelig mere end den afgiftsforskel, der er i øjeblikket, for den batter ikke, når det kommer til stykket.

Endelig vil jeg sige, at det efter vores mening ville være fornuftigt at udbygge forslaget med et par punkter, og det kan jo gøres som ændringsforslag.

For det første må det sikres, at regeringen nu går i gang med at forberede lovgivning, der kan sikre, at Danmark får gennemført de samme emissionsnormer som dem, der gælder i USA i dag, pr. 1. januar 1989, og for det andet at få udarbejdet regler for typegodkendelse og kontrol med det forureningsbegrænsende udstyr og hermed selvfølgelig også regler for løbende kontrol.

Jeg ved godt, at skatteministeren vil sige: jamen, vi afventer stadig væk rapporten. Det har vi jo nu gjort i lang tid, og miljøministeren, som har lidt mere hjerte for denne sag – tror jeg nok – har været så venlig at skrive til os, at nu skulle redegørelsen komme, ikke her i starten af januar 1987, hvor den skulle have været kommet for femte gang, men engang i slutningen af februar, og håbet er da stadig væk lysegrønt, så det kan da være, at det lykkes.

Men jeg tror, det ville være vigtigt, hvis et flertal – og det vil sige dem, der mener, at der faktisk skal ske noget på dette område, og at vi ikke bare skal besnakke os selv ihjel – kunne blive enige om at få udbygget dette forslag med de to punkter, jeg nævnte; så ville vi være kommet et skridt videre.

(Kort bemærkning).

Skrumsager Skau (V):

Jeg vil gerne sige til fru Anne Grete Holmsgård, som jo har USA som foregangsland på dette område og som et land, fru Anne Grete Holmsgård ser op til – det er rart at høre, at de andre lande ikke er de eneste – at det forlig, som de andre EF-lande er gået med til, men som jo ikke træder i kraft, fordi et enkelt land hindrer det, betød, at man skulle i gang allerede 1. oktober 1988, altså om godt 1½ år. Nu er der gået godt 1½

år siden forliget, og vi har ikke foretaget os noget som helst fra dansk side, ellers ville vi jo allerede have været i gang, og vi ville i løbet af få år have nået de standarder, som fru Anne Grete Holmsgård gerne vil have, og som vi har stemt om.

(Kort bemærkning).

Svend Åge Petersen (KF):

Fru Anne Grete Holmsgård sagde vistnok, at jeg havde stillet en række spørgsmål ligesom for at forhale tingene, men så vil jeg gerne spørge om én ting, og det er bare det ene af de nævnte ti spørgsmål. Hvad gør vi med diesebilerne? Der er, så vidt jeg har set, intet i dette beslutningsforslag fra Socialdemokratiet, der omtaler dette punkt, skønt vi ved, at deres udstødningsgasser er mere kræftfremkaldende end almindelige benzimbillets. Er det en forglemmelse, eller er det måske en af de ting, vi får i en anden lovgivning på et senere tidspunkt? Jeg forstår ikke fru Anne Grete Holmsgårds begejstring, for det mangler jo.

(Kort bemærkning).

Anne Grete Holmsgård (SF):

Jeg vil da godt anbefale hr. Svend Åge Petersen at læse den beretning, han selv var med til at skrive under på i miljøudvalget i maj 1984. Der skrev vi faktisk, at vi ønskede de californiske normer for emissioner fra dieseldrevne biler gennemført i Danmark også, og det går jeg ud fra at vi stadig væk er enige om. Men hvis jeg forstod hr. Svend Åge Petersen ret, mente han i virkeligheden, at der skulle et tredje punkt til de to punkter, jeg havde nævnt, altså at vi også skulle have diesebilerne med. Jamen, jeg laver gerne et ændringsforslag, hvor diesebilerne også kommer med i dette her, og så håber jeg da sandelig, at hr. Svend Åge Petersen med den seriøsitet, han lægger for dagen, vil stemme for det; han kan jo eventuelt bede om, at det kommer til særskilt afstemning, hvis han ikke kan klare resten.

Til hr. Skrumsager Skau vil jeg sige, at det er rigtigt nok, at vi, hvis vi havde tilsluttet os EF-direktivet, var gået ind i en procedure, hvor første etape havde været 1989.

[Anne Grete Holmsgård]

De uheldige konsekvenser havde desværre været, at det ville have forøget forureningen med 20 pct.

(Kort bemærkning).

Svend Åge Petersen (KF):

Jeg skal gerne over for fru Anne Grete Holmsgård undskylde, hvis jeg har misforstået noget, men jeg har altså troet, at det var det beslutningsforslag, som står her på tavlen, vi behandler i dag, og ikke en af fruens omtalt beretning, man har underskrevet i 1984, men det er måske også den, vi behandler i dag. Det troede jeg ikke.

(Kort bemærkning).

Anne Grete Holmsgård (SF):

Der er altså bare et par stykker af os, der mener det samme i dag, som vi mente i 1984; så enkelt er det.

Bernhard Baunsgaard (RV):

Det forslag, som er til behandling, handler om to ting, nemlig for det første fritagelse for registreringsafgiften – og jeg forstår, at det alene er den pris, som en efterbrænder, en katalysator, koster – og for det andet spørgsmålet om prisdifferensen mellem blyholdig benzin og benzin, der ikke indeholder helt så meget bly.

Det sigte, der ligger bag dette forslag, er vi bestemt interesseret i, og som det nu fremgår både af ministerens og andre ordføreres udtalelser her, er Miljøministeriet i gang med en undersøgelse, hvis resultat skal foreligge meget snart. Men selv om vi skyndte os, kunne vi vel ikke nå at færdiggøre dette, før denne undersøgelse foreligger, så den foreslår jeg vi venter på. Men jeg synes ikke, der er nogen grund til ikke at gøre det færdig i dette folketingsår.

Det andet er spørgsmålet om mere eller mindre blyholdig benzin. Det har vi jo adskillige gange diskuteret. Jeg vil gerne gøre opmærksom på, at når vi i øvrigt taler om forureningen, taler vi mange gange om, at man ødelægger skoven, eller at man ødelægger naturen, men det, det går ud over i dette tilfælde, er først og fremmest vore børn. Derfor synes jeg, man skal tage det meget alvorligt. Jeg er ikke overbevist om, at den forskel, der er i dag mellem blyholdig og min-

dre blyholdig benzin, er så stor, at vi ikke kunne opnå noget ved at gøre forskellen bare lidt større, og det vil jeg også gerne være med til at undersøge.

Addi Andersen (CD):

Tankerne bag dette socialdemokratiske forslag til folketingsbeslutning om katalysatoriske efterbrændere til motorkøretøjer har i høj grad Centrum-Demokraternes sympati – ja, det kunne såmænd godt have været os, der havde fremsat det. Det er tanker, som både CDs partiformand og gruppeformand er fremkommet med, og det er derfor udmærket, at Socialdemokratiet fremsætter forslaget.

Nu er der bare den lille hage ved dette forslag som ved så mange andre forslag, oppositionen fremsætter, at der, som Socialdemokratiet ganske sikkert ved, foregår et arbejde i Miljøministeriet netop på dette område, hvor hele problematikken skal undersøges nærmere. Det er selvfølgelig nok lidt drilleri fra Socialdemokratiets side at fremsætte forslaget, før arbejdet er færdigt. For så kan det se ud, som om vi andre er negative, når vi må afvise forslaget. Men det er vi ikke i CD; det vil jeg gerne sige.

Vi ved godt, at Socialdemokratiet sikkert ikke havde fremsat forslaget, hvis det kun havde været til gavn for bilisterne, men det har også betydning for miljøet, fordi et motorkøretøj, der er forsynet med katalysator, i høj grad er forureningsbegrænsende, fordi der i henhold til diverse undersøgelser fjernes en meget væsentlig del af de farlige stoffer, der ellers bliver pustet ud i atmosfæren. Og med den smog, der ligger over Europa i disse dage, er hele problemet ret aktuelt.

Vi har ofret mange penge på miljøforbedrende foranstaltninger, hvorfor det vil være naturligt at tage dette område med ind i overvejelserne.

Men som sagt kan vi ikke støtte Socialdemokratiets forslag på nuværende tidspunkt; vi håber, at der snart sker en afklaring gennem arbejdet i udvalgene.

(Kort bemærkning).

Leif Hermann (SF):

Man kan blive helt varm om hjertet, når man hører fru Addi Andersen heroppefra fortælle, hvordan ledende kredse blandt Cen-

[Leif Hermann]

trum-Demokraterne har tænkt de samme tanker, hvorefter fru Addi Andersen fortæller os, at det ikke skal tages som udtryk for noget negativt, når det nu afvises.

Nu vil jeg bede fru Addi Andersen om at forklare mig sammenhængen mellem det meget positive forhold, at ledende kredse i fru Addi Andersens parti kan tænke samme tanker som disse skumle Socialdemokrater og før dem de skumle Folkesocialister og VSere, og det forhold, at hun samtidig bagefter siger, at det bestemt ikke er negativt, når de nu afviser.

(Kort bemærkning).

Addi Andersen (CD):

Jeg er godt klar over, at der er mange kredse herinde, der er langsomt opfattende, men det burde være gået op for partierne, at vi er loyale over for regeringssamarbejdet, og derfor vil vi gerne afvente, at vores egen regering selv kommer med nogle forslag i den henseende. Det må vel være meget fornuftigt og klart.

(Kort bemærkning).

Leif Hermann (SF):

Må vi så forstå fru Addi Andersen sådan, at det resultat, som fru Addi Andersens – for at bruge hendes eget udtryk – »egen regering« kommer med, vil blive påvirket af de tanker, som ledende folk inden for Centrum-Demokraterne har tænkt, og som i øvrigt meget nøje svarer til – efter fru Addi Andersens opfattelse – det forslag, der ligger på bordet? Eller skal vi forstå fru Addi Andersen sådan som hr. Bernhard Baunsgaard, der siger, dette her bestemt ikke haster – andre synes ganske vist, det haster, men hr. Bernhard Baunsgaard synes det altså ikke? Det er lidt vigtigt, at få afklaret, for ellers er der faktisk et flertal for forslaget.

(Kort bemærkning).

Addi Andersen (CD):

Nej, hr. Gade har misforstået fru Addi Andersen, for det er slet ikke hensigten.

Formanden:

Det er hr. Leif Hermann.

Addi Andersen (CD):

Undskyld, det plejer at være hr. Gade, jeg diskuterer med, men o.k., hr. Leif Hermann. Vi står ikke her på talerstolen og diskuterer disse sager med regeringen. Det gør vi i udvalgene, og jeg er ganske sikker på, at regeringens øvrige partier er af ganske den samme opfattelse som CD.

(Kort bemærkning).

Bernhard Baunsgaard (RV):

Jeg var ellers lige ved at tro, at det var rigtigt, at det var hr. Leif Hermann, der var tungt opfattende i eftermiddag – i hvert fald har hr. Leif Hermann fuldstændig misforstået, hvad jeg sagde. Jeg sagde, at selv om vi gjorde os ekstra umage og var hurtige, kunne vi formentlig ikke nå at gøre dette beslutningsforslag færdig, før ministerens redegørelse forelå, og derfor syntes jeg, vi skulle vente på den, og så føjede jeg til, at der efter min opfattelse ikke er nogen grund til at vente, men at den skal være færdig i dette folketingsår.

Steffensen (KRF):

Der er jo udbredt forståelse for, at vi skal løse de problemer, som Socialdemokratiet rejser i dette forslag, og vi er også helt enig i intentionerne bag forslaget. Der er ikke tvivl om, at alle ønsker, som der også står i bemærkningerne, at vi får etableret en mere miljøvenlig bilpark. Og så er der nævnt de to forslag: fritagelse for registreringsafgift, når det drejer sig om katalysatorer, og større forskel mellem den blyholdige og den blyfri benzin. Dette beslutningsforslag fra Socialdemokratiet vil efter vor opfattelse bidrage til at fremskynde den proces, som vi nødvendigvis må fremskynde så meget som muligt. Men når jeg på mit partis vegne gerne giver tilslutning til disse intentioner, synes jeg også, man bliver nødt til at tage i betragtning, at vi i løbet af en lille måneds tid får den udredningsarbejde, som altså er foregået; det ville dog være mærkeligt, hvis det ikke fik lov til at indgå i beslutningsprocessen i denne sag. Den vil vi gerne have med også, men i øvrigt vil vi gerne støtte forslaget.

Ove Jensen (FP):

[Ove Jensen]

Det er lige før, dette lille forslag har skabt krise i regeringen, men det gjorde det altså ikke, selv om det var tæt på.

Efter min opfattelse passer forslaget vældig godt i den, skal vi sige miljöhysteriske debat, vi har i øjeblikket. Forholdet er jo det, at der blandt de folk, som har forstand på katalysatorer, er vilk uenighed om, hvorvidt de overhovedet har nogen gavnlige effekt. Jeg har set både personer, som man må gå ud fra har indsigt i det, der anbefaler dem, og andre, som går imod dem. I hvert fald er der det konkrete, at de nedsætter en motors effekt, og at de, hvis de ikke er i orden, kan være skyld i endnu mere forurening, hvis de er på, end hvis de ikke er på. Alt i alt tror jeg nok, at EF i denne sag har taget et mere fornuftigt standpunkt, end Socialdemokratiet har. Jeg mener simpelt hen ikke, det er afprøvet nok endnu. Så lang tid eksperterne ikke kan blive enige om det, synes jeg ikke, vi skal lovgive om det.

Hvad angår den anden del af forslaget om en større afgiftsforskel på blyholdig og blyfri benzin, mener Fremskridtspartiet ikke, der er grund til at lave en større forskel dér. Det er vel sådan, som det er blevet sagt af en tidligere ordfører i dag, at de biler, som kan køre på blyfri benzin, også bruger den med den afgiftsforskel, der er i dag.

Tinning (VS):

Det er jo klart nok skandaløst, at det udredningsarbejde ikke er færdigt endnu, men det er selvfølgelig lige så klart, at når det nu er sådan – jeg er ny på dette område, så jeg vil starte med at tro på det, ministeren siger – at rapporten er færdig om et par måneder, kan vi lige så godt vente og få den med. Det er rigtigt, som hr. Bernhard Baunsgaard siger, at vi lige så godt kan tage den med, inden vi gør hele sagen færdig. Når det oven i købet er klart, at fru Addi Andersen og jeg og stort set alle andre er enige i, at det er nogle gode hensigter, der ligger i dette forslag, er der vel ikke meget mere at foretage sig end gå hjem og vente på det omtalte udredningsarbejde og derefter diskutere den nærmere og helt præcise udmøntning af dette forslag fra Socialdemokratiet.

Men inden jeg gør det, vil jeg lige komme med vores bidrag til, hvad man i hvert fald burde overveje. Hvad angår punkt 1, der jo

drejer sig om at fritage for den registreringsafgift, som svarer til den katalytiske efterbrænder, mener vi nok, at man skulle overveje, som fru Anne Grete Holmsgård også var inde på, et fast kronebeløb og egentlig også at gøre det så stort, at vi sikrer, at de biler, der ikke forurener så meget, faktisk bliver billigere end de andre, således at vi altså ikke kun fritager for udgiften til katalysatoren, men går lidt videre, sådan at vi sikrer, at den mindre forurenende bil reelt bliver billigere. Desuden synes jeg også, at vi i punkt 2 skulle diskutere, om det ikke kan gøres mere præcist end forslaget om at anmode ministeriet om at lave nogle beregninger, så vi kan finde ud af, hvilke merudgifter der indgår i vedligeholdelsen osv. Jeg mener egentlig ikke, at det, jeg har hørt i denne debat, specielt opmuntrer til at sætte ministeriet til at lave udredningsarbejde om noget som helst, hvis vi skal være færdige med dette her inden for en overskuelig tid. Derfor kunne man måske også på det punkt overveje simpelt hen at lade Folketinget sige, at der skal være så og så stor en krone/øre-forskel på afgiften for blyfri benzin og blyholdig benzin. Og hvis man vil regne på det i ministeriet, kan man selvfølgelig gøre det; det skal bare ikke forhindre os andre i at vedtage noget fornuftigt imens.

Men jeg kan selvfølgelig give vores tilsagn om et meget positivt arbejde i og uden for udvalget i denne sag.

Camre (S):

Jeg vil gerne først takke ordførerne for SF, Det Radikale Venstre og VS for deres tilslutning til forslaget. Jeg skulle måske udstrække denne tak til flere andre, måske først og fremmest Kristeligt Folkeparti og CD, som jeg forstod også var meget sympatisk indstillede over for i hvert fald forslagets principper.

Jeg må dog sige til skatteministeren, at der er ting i skatteministerens svar, som har forroliget mig dybt. Jeg gik rundt med den forestilling, at denne regering var en spare regering – en regering, der ønskede at passe på den danske stats penge. Men så konstaterer jeg, at regeringen nu på andet år lader højt betalte embedsmænd sidde og arbejde med et udredningsarbejde for at besvare nogle spørgsmål, som enhver, der har bare det

[Camre]

mindste med dette at gøre, har kunnet give svarene på for år år tilbage. Ja, det krævede såmænd ikke andet for ministeriet end en opringning til Den Amerikanske Ambassade; så kunne man få alle hr. Svend Åge Petersens ti spørgsmål og mange flere besvaret aldeles omgående.

Katalysatoriske efterbrændere, deres problemer og deres fordele, deres effekt har været kendt i årevis i verdens største billand, USA, og så sidder man i det lille Danmark, som ikke har selvstændig bilproduktion og ikke har nogen erfaringer på dette område, og skal give svar og eventuelt altså vejlede storebror. Jeg håber, det bliver taget med ved statsministerens næste besøg hos hr. Reagan, så man kan lære om vores erfaringer derovre hinsidan.

Skatteministeren har med kopi til bl.a. mig selv fra Forenede Danske Motorejere på det seneste modtaget en tilkendegivelse om dette forslag. Forenede Danske Motorejere kan ikke af nogen beskyldes for at være eksperimenterende eller uansvarlig i spørgsmålet om at pålægge de motorkørende udgifter til forureningsbekæmpelse. Men FDM er kommet frem til den konklusion, at man fuldt ud støtter forslaget. Man siger, at det er velkendt, at disse katalysatorer reducerer udslippet af kvælstofilte med ca. 85 pct. og af kulilte og kulbrinter med ca. 80 pct. FDM udvider forslaget med at sige: dette er en så stor landvinding, at man også bør gøre noget for, at disse katalysatorer kan blive monteret på den eksisterende bilpark, og man foreslår konkret en nedsættelse af vægtafgiften, eventuelt gradueret efter den effekt, katalysatoren har. Jeg troede ellers, at Forenede Danske Motorejeres synspunkter kunne gøre indtryk på hr. Svend Åge Petersen, som ellers er nok så galvaniseret i disse spørgsmål.

Det er rigtigt, at dieselmotorerne ikke er med, men det er forureningen fra kraftværkerne heller ikke, og der er mange andre ting, der heller ikke er med, men vi har ønsket på et veldefineret område at komme med et konkret forslag. Vi kunne godt have udformet forslaget sådan, at det sagde: der skal overholdes de og de californiske udlædningsnormer. Hvis man så er meget naiv, kan man stå op og sige: hvis bare vi gør det, producerer bilfabrikanterne sandelig den slags biler, men det gør de jo altså ikke, for bilproducenterne laver flere forskellige slags biler, og til de

lande, der har de amerikanske normer, sender de den ene slags, og til de lande, der ikke har ret strenge normer som her i Europa, sælger de en ringere slags.

Men vi har megen sympati for tanker om at udvide forslaget, således at vi tager dieselmotorerne med – det må så have et andet teknisk indhold, for katalysatorer kan ikke bruges på dieselmotorer – men der findes altså også normer her og normer, som er strenge i USA, men som i parentes bemærket også er afvist af de andre EF-lande, som halter bagefter med en forældet bilindustri.

Spørgsmålet om anvendelsen af mindre bly var specielt hr. Bernhard Baunsgaard inde på, idet han pegede på behovet for en større forskel mellem blyfri og blyholdig benzin. Det er også et synspunkt, som Socialdemokratiet – og jeg tror, jeg tør sige et flertal i Folketinget – støtter, og når hr. Bernhard Baunsgaard går ind for det, har vi jo en mulighed for at skabe flertal på dette område.

Også forslaget om eventuelt at have et fast kronebeløb for nedsættelsen kan vi naturligvis diskutere i udvalget.

Jeg håber ligesom hr. Bernhard Baunsgaard, at det er muligt i indeværende folketingsår at gøre dem, der er modstandere af dette her, overbevist af, at regeringen nu når frem til det, som man har vidst i USA i 10 år; så kan vi forhåbentlig inden dette folketingsårs afslutning få sagen til behandling; jeg tror, der vil være et flertal.

Jeg minder om, at dette forslag jo ikke er et påbud til alle bilkørere om at foretage en installation af katalysatoriske efterbrændere. Det er en skattefritagelse for ikke med de meget høje bilskatter, vi har, at forsinke indførelsen af disse gavnlige anordninger. Jeg ved naturligvis godt, at denne lovgivning ikke isoleret fører til, at hele den danske bilpark bliver automatisk udstyret med disse ting – det kræver en fastsættelse af normer – men dette er en begyndelse, dette er et væsentligt træk, som kan medvirke til en forståelse for, hvor nyttigt det er at gå frem ad denne vej. Jeg håber som sagt, at vi i udvalget i indeværende samling kan blive færdig med sagen, og imødeser, at dette vil være et bidrag til at nedsætte den samfundsskadelige, menneskeskadelige, dyreskadelige og plante-skadelige forurening, som finder sted bl.a. fra bilerne.

[Camre]

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

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

Formanden:

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

Meddelelser fra formanden:

Formanden:

Der er ikke mere på dagsordenen.

Medlemmer af Folketinget Leif Hermann (SF), Lenger (SF), Ebba Strange (SF) og Thoft (SF) har meddelt mig, at de ønsker skriftligt at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af lov om rettens pleje. (Vidnepligt for journalister m.fl.).
(Lovforslag nr. L 182).

Skriftlig fremsættelse af forslag:

Leif Hermann (SF):

Som ordfører for forslagsstillerne tillader jeg mig herved at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af lov om rettens pleje. (Vidnepligt for journalister m.fl.).
(Lovforslag nr. L 182).

SF har med dette lovforslag i dette folketingsår taget initiativ til at beskytte pressefriheden. Med det tidligere fremsatte lovforslag nr. L 99 om meddelelshæleri har vi ønsket at sikre pressens folk mod retsforfølgelse, såfremt de offentligt giver visse oplysninger, der er fremkommet ved brud på den tavshedspligt, der er pålagt offentligt ansatte m.fl.

Dette lovforslag har til hensigt at indhente det forsømte med hensyn til kildebeskyttelsen for journalister m.fl., der er beskæftiget inden for den elektroniske medieverden. Ejendommeligt nok har dette område ikke været undergivet den samme kildebeskyttelse som den, journalister og andre, der er beskæftiget ved de trykte medier, har, til trods for at kildebeskyttelsesproblemet har bestået siden oprettelsen af statsradiofonien i 1925 og derefter er taget til i omfang med tilkomsten af tv og den decentraliserede radiospredning. Justitsministeren har ganske vist nedsat et medieansvarsudvalg, hvis arbejde endnu ikke er færdiggjort, og hvor der ikke kan oplyses nogen officiel dato for betænkningssagens afgivelsen.

Retspraksis på området synes også efter Vestre Landsrets kendelse i Kurt Madsen-sagen, som senere er stadfæstet i Højesteret, at være uklar.

Udgangspunktet må imidlertid stadig antages at være, at den gældende kildebeskyttelse i retsplejelovens § 172 ikke omfatter journalister ved de elektroniske medier. Dette forhold samt den nævnte uklarhed i retspraksis gør lovforslaget op med.

Idet jeg i øvrigt henviser til lovforslagets bemærkninger, anbefaler jeg det til Tingets velvillige behandling.

Meddelelser fra formanden:

Formanden:

Der er ikke mere at foretage i dette møde.

Folketingets næste møde afholdes i morgen, fredag den 23. januar 1987, kl. 10.00.

Angående dagsordenen skal jeg henviser til den i salen opslåede dagsorden.

Mødet hævet kl. 16.50