

(Kort bemærkning).

Kirsten Lee (RV):

Der er ingen, der har fulgt med i pressen de sidste dage, der kan være i tvivl om, hvad den radikale folketingsgruppes holdning er til reklamer vedrørende tobak.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslagets overgang til anden (sidste) behandling

vedtoges uden afstemning.

Formanden:

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

Den næste sag på dagsordenen var:

7) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 28:

Forslag til folketingsbeslutning om skærpede normer for bilers udstødning.

Af miljøministeren (Lone Dybkjær).
(Fremsat 6/12 88).

Forslaget sættes til forhandling.

Forhandling

Trøjborg (S):

Da vores ordfører fru Helen Beim er forhindret i at være til stede, skal jeg på hendes vegne fremføre følgende bemærkninger til beslutningsforslaget:

Dette beslutningsforslag, forslag til folketingsbeslutning om skærpede normer for bilers udstødning, er delt i to. For det første drejer det sig om, at der med virkning fra 1. oktober 1990 indføres normer for bilernes forurening svarende til USA-normerne. For det andet drejer det sig om, at regeringen vil fremsætte lovforslag om nedsættelse af registreringsafgiften.

Til det første vil jeg knytte den kommentar, at Socialdemokratiet siden 1985 har fremsat beslutningsforslag om, at der skulle ske en afgiftslempelse for så vidt angår biler med katalytiske

efterbrændere. Vi har også presset på for at få indført skærpede normer, og vi har arbejdet imod, at der blev indført bindende EF-normer, der var dårligere end USA-normerne for udstødningssasser. Således hilste vi det også velkommen, da regeringen i december 1987 meddelte, at de skærpede normer kunne forventes indført den 1. oktober 1989.

Jeg synes også, der er grund til at rose miljøministeren for dette beslutningsforslag, der betyder, at vi får indført det, der svarer til USA-normer, for bilernes forurening pr. 1. oktober 1990.

Jeg vil gerne knytte en kommentar til EF-direktiverne, der omhandler dette område. Det er sådan, at der med kvalificeret flertal i EF er vedtaget 3 direktiver. Det drejer sig om normer for forurening fra dieseldrevne biler, som er utilfredsstillende, og som beslutningsforslaget skal rette op på. Det drejer sig om normen for biler med motorvolumen under 2,0 l, som dette forslag også skal forbedre. Og så drejer det sig om normer for biler med motorvolumen over 2,0 l, som i praksis svarer til, at disse biler ville kunne opfylde de skærpede krav, der vil blive gældende i Danmark. Jeg hilser det med stor tilfredshed, at regeringen pr. 1. oktober 1989 vil indføre dette direktivs regler i praksis i Danmark, således at vi får disse regler til at gælde for de store biler allerede fra 1. oktober 1989.

Så vil jeg gerne rejse et spørgsmål, som jeg mener også bør rejses i udvalgsarbejdet, nemlig spørgsmålet om benzinkvaliteten. Der har i de senere år været flere sager om tilsætningsstoffer til benzin. Der har været sager om blyindholdet i blyfri benzin, som var for højt, og det er noget, der skader de katalytiske efterbrændere. Jeg vil derfor gerne gøre opmærksom på, at der i øjeblikket er et uddybende projekt i gang, der finansieres af energiforskningsmidler. Det er igangsat i starten af 1988, og den tidligere regering svarede på et spørgsmål fra mig, at man ville se positivt på, at der udarbejdes regler for benzinspecifikation, ligesom den daværende regering også mente, at spørgsmålet om additiver burde tages op.

Jeg tror, det er vigtigt, at vi får drøftet grundigt i udvalgsarbejdet, om der ikke er behov for at fastsætte nærmere regler for motorbenzin, således som det er tilfældet i Sverige og Vesttyskland.

[Trøjborg]

For så vidt angår spørgsmålet om nedsættelse af registreringsafgiften vil jeg sige, at vi vil tage stilling til det lovforslag, når det kommer til behandling her i salen, men er positivt indstillet.

Ole Bernt Henriksen (KF):

Vi synes, ministeren har gjort ret i at fremsætte dette beslutningsforslag, og det kan ikke overraske, at Det Konservative Folkeparti tilslutter sig det.

Jeg vil dernæst gøre den bemærkning, at ministeren har udtalt sig til bladet Bil og Motor, nr. 12, 1988. Der udtaler ministeren i slutningen af artiklen – jeg tillader mig at undlade at citere – at det var ønskeligt at udvikle andre rensemetoder på biler end netop katalysatorer. Det tror jeg er noget, vi skal beskæftige os meget med i udvalgsarbejdet, for jeg kan ikke nægte, at jo mere jeg hører og læser og erfarer, jo mere skeptisk bliver jeg over for katalysatorer. Det vil jeg ikke komme dybere ind på end med disse få bemærkninger.

Så vil jeg gerne takke ministeren og hendes embedsmænd for den usædvanlige skik, der er blevet indført, at man næsten ikke behøver at studere materialet for at holde ordførertaler i dag, idet materialet til ordførertalerne nu står enten i bemærkningerne til beslutnings- eller lovforslaget eller i den ledsagende skriftlige fremsættelse. Navnlig i miljøudvalget, hvor vi beskæftiger os med ting, som vi ikke har den fjerneste forstand på, da det gerne er fremmedord og lign., er dette meget værdifuldt. Jeg vil gerne takke for det og udtrykke håb om, at skikken må brede sig fra dette ministerium.

Leif Hermann (SF):

Vi kan også tilsige en principiel støtte til regeringens planer om at indføre US-normerne for biler pr. 1. oktober 1990 og give tilslutning til det, 2. del af beslutningsforslaget handler om, nemlig at registreringsafgiften nedsættes for biler med katalysatorer allerede fra 1. februar næste år.

Vi har jo kritiseret regeringen for at have udsat disse US-normer et år, men det skal selvfølgelig under alle omstændigheder nævnes, at vi mener, at den udsættelse er uheldig. Vi mener ikke, at argumentationen med, at branchen skulle have tid til at indstille sig på indførelsen af US-normerne, holder.

Dernæst tror jeg nok, at det er rimeligt at tage diskussionen om virkningen af katalysatorer op.

For det første er det jo således, at der i dag, hvis vi skal gå ud fra, hvad Teknologisk Institut for nylig i en bog om luftforurening fra biler har fortalt os, udsendes 58.000 t NO_x, dvs. kvælstofilter, fra benzindrevne personbiler. Med en stigning i biltrafikken på de 40 pct. frem til år 2010, som påregnes, må man nok sige, at risikoen ved at indføre katalytisk efterbrænding på biler jo er den, at vi begynder at nærme os en situation, hvor vi faktisk ikke får sænket forureningen så forfærdelig meget. Det er vel at mærke under den forudsætning, at vi får en stigning på 40 pct. målt over hele perioden. Hvad vil man gøre i det øjeblik, stigningen er væsentlig større end de 40 pct.? Så indsnævres spillerummet imellem, hvad der faktisk slipper ud i dag, og hvilken reduktionseffekt disse katalysatorer vil have.

Endelig er der et problem, som der ikke tages stilling til her, og som jeg bare skal nævne for fuldstændighedens skyld, og det er udslippet af kultveiltte. Hidtil har man jo ikke haft nogen teknik, der kunne reducere kultveilteudslippet fra bilforbrænding, lige så lidt som man har en teknik, der kan reducere kultveilteudslippet fra kraftværksskorstene. Derfor er det måske ikke helt ligegyldigt, om ministeren nu sætter sig hen sammen med trafikministeren og begynder nogle overvejelser af, hvordan man begrænser bilparken, hvordan man begrænser bilkørslen. Vi har tidligere drøftet det som led i forespørgselsdebatten om byernes miljøproblemer, men det er jo ikke blevet mindre aktuelt, fordi vi er nået frem til dette forslag.

Jeg forventer derfor, at ministeren sammen med trafikministeren som led i den tværgående indsats, der er annonceret fra ministerens side, vil tage hele spørgsmålet om begrænsning af luftforureningen fra biler op også ud fra andre forudsætninger end den katalytiske efterbrænding.

Med disse bemærkninger skal jeg vende tilbage til mit udgangspunkt og endnu en gang nævne, at vi er positive over for beslutningsforslaget og også over for det lovforslag, der er stillet i udsigt.

Traberg Smidt (V):

Da Venstres ordfører er forhindret i at være

[Traberg Smidt]

til stede i dag, vil jeg på hendes vegne kvittere for forslaget og knytte nogle få bemærkninger til det.

Jeg synes, det er godt, at sådan en sag kommer i salen, i stedet for at den bliver administrativt gennemført. Det er vigtigt, at vi i befolkningen får en debat om disse forhold, for jeg tror nemlig ikke, at det er sidste gang, vi kommer i strid med miljøgarantien i EF.

Specielt fordi man knytter sig tæt til de amerikanske normer, er det jo interessant at se, at man i USA allerede har den næste debat, debatten om yderligere skærpelse af dieselmotors udstødningskrav. For det kan meget vel blive sådan med den kendte dieseltæknik, at det faktisk bliver umuligt at producere og sælge dieselmotorer over en vis størrelse i Amerika om nogle år. Den debat håber jeg man er meget opmærksom på også i Miljøministeriet.

Endelig vil jeg sige, at det er vigtigt, at et meget stort flertal markerer, at når miljøgarantien for første gang bringes i anvendelse i Danmark, så er der meget bred opbakning bag det i Folketinget.

Knud Lind (FP):

Dette beslutningsforslag er et mærkeligt resultat af de vilkår, som den tidligere firkloverregering levede under, da Det Radikale Venstre var i opposition. Historien gentager sig, siger man, om end i en lidt anden version.

På det miljømæssige område er regeringens folketingsarbejde og lovgivningsvirksomhed blevet lidt mærkeligt. Normalt bruges et beslutningsforslag til at opfordre regeringen til at komme med initiativer på det ene eller det andet område i form af lovforslag. På det miljømæssige område er det imidlertid blevet den omvendte verden.

Firkloverregeringen har som bekendt fremsat et direkte lovforslag om afgiftslempelse for miljøvenlige biler m.v. for et år siden. 12 måneder senere opfordrer regeringen så faktisk sig selv, i form af beslutningsforslag nr. B 28, til at fremsætte et lovforslag om afgiftslempelse for miljøvenlige biler m.v. Der er jo ikke noget at sige til, at folketingsarbejdet bliver besværligt.

Beslutningsforslaget hører rent tidsmæssigt til i den store fodnotetid i EF-sammenhæng, som hviler som en mørk skygge over den nuværende KVR-regering. Regeringen ønsker at få markeret et parlamentarisk grundlag, siger

man i den skriftlige fremsættelse. Det vil være interessant at få oplyst, hvilket parlamentarisk grundlag miljøministeren tænker på, og om det er det samme grundlag, som den øvrige regering tænker på, men det kan ministeren formentlig forklare.

Jeg mener ikke, at miljøministeren har nogen form for kommunikationsbesvær, hverken når det drejer sig om fru Dorte Bennedsen eller hr. Leif Hermann. For så vidt angår Venstre og De Konservative, går jeg ud fra, at den slags prøvemarkeringer og sonderinger finder sted i regeringsmøderne.

Det er vist i øvrigt ikke helt rigtigt, når man hævder, at der her for første gang gøres brug af miljøgarantien. Jeg mener, der har været et spørgsmål vedrørende salg af øl på dåser, men det kan være, det var før miljøgarantien trådte i kraft.

Det, som man mest kan frygte med dette markeringsforslag, er, at regeringen ønsker at fortsætte den meget uheldige obstruktionspolitik, som desværre hidtil har kendetegnet Danmark i EF. Vi er nu engang medlem af EF og må derfor følge de demokratiske beslutninger inden for Fællesskabet. Jeg er meget forundret over, at den borgerlige regering, som i firkloverregeringens tid har været en svoren modstander af oppositionens fodnotepolitik, nu pludselig fører en politik, som er helt i strid med de signaler, som hidtil er kommet fra statsministeren og udenrigsministeren, for det er jo kendsgerningerne her. Det har hidtil været regeringens intention at følge Fællesskabets afgørelser i EF.

Det er i øvrigt mærkeligt at høre på Socialdemokratiet, som i tide og utide taler om solidaritet nærmest som en betingelse for demokratiets overlevelse. Det gælder åbenbart ikke, når tallene falder på EF.

Med virkning fra 1. oktober 1990 ønsker ministeren at indføre USA-normer for udstødning fra alle nye personbiler og varebiler under 3.500 kg, samtidig med at man fra 1. februar 1989 ønsker at nedsætte bilafgifterne med 11.000 kr. for almindelige personbiler. Ministeren nævner, at nedsættelsen af registreringsafgiften næppe vil få mærkbare provenumæssige konsekvenser. Det er jeg ikke enig i og slet ikke på det tidspunkt, hvor normerne gøres obligatoriske. For det første skal man bruge 12 mio. kr. til laboratoriefaciliteter og samtidig 2 mio.

[Knud Lind]

kr. til årlige driftsudgifter. Ud over disse driftsudgifter må man påregne et provenutab i forbindelse med afgiftsnedsættelsen. Hvor skal de penge hentes?

Jeg vil i øvrigt også sætte et stort spørgsmålstegn ved den miljømæssige effekt af at bruge USA-normerne. Det skal jeg komme tilbage til i anden runde.

Marianne Jelved (RV):

Når man hører hr. Knud Linds indlæg, skulde man næsten tro, at det var første gang, Folketinget overhovedet beskæftigede sig med denne sag.

Det Radikale Venstre kan anbefale forslaget, og vi har fuld forståelse for nødvendigheden af at fremsætte et forslag til folketingsbeslutning, som miljøministeren gør det her. I realiteten er det en gammel sag. Den tidligere regering har også i denne sag fastholdt behovet for at bruge artikel 100 A. Den problemstilling er der ikke noget nyt i.

Problemstillingerne i sagen har været kendt af den danske befolkning og EF igennem adskillige år. Vi er tilfreds med, at der sker noget nu. Vi tilslutter os selvfølgelig forslaget til folketingsbeslutning.

Bente Juncker (CD):

Det her er ganske rigtigt en gammel sag, og jeg synes, det var en klog beslutning, da den nye miljøminister udskød beslutningen i et år. Det var vi glade for.

Vi er ikke tilhængere af katalysatorer som sådan, men vi er tilhængere af, at skal vi have disse dimser, så ønsker vi fuld kompensation til bilisterne. I beslutningsforslaget nævnes 11.000 kr., men jeg har også bemærket ministerens bemærkninger på side 3 i forslaget om, at det vil blive vurderet nærmere, om beløbene bør justeres på baggrund af stedfunden prisudvikling. Det synes vi er klogt. Vi beder om, at det må blive i samarbejde med bilbranchen, fordi der er meget stor forskel på, hvad det koster for forskellige biltyper. For nogle biltyper er det billigt, dvs. omkring 25.000 kr., for andre er det noget dyrere, og for nogle typer skal man ligefrem lave om i motoren, og det kan blive en kostelig affære. Så vi går ind for, at man ser på dette, og at ministeren eventuelt gør det sammen med bilbranchen.

Jeg skal sige, at vores miljøordfører desværre ikke kunne være til stede.

Glønborg (KRF):

Vi har mange gange talt om, hvordan vi kunne gøre noget over for den store forureningskilde, som vi taler om her. Nu er vi kommet så langt, at vi kan få sat dato på, og det vil sige, at der bliver lidt mere realiteter bag snakken.

Det er lavet på en måde, så vi alle sammen ved, hvad vi får at rette os efter, og der tages rimeligt hensyn til at give branchen et varsel, så den kan vide, hvad den må rette sig efter fremover.

Kristeligt Folkeparti siger tak for, at vi nu er kommet så langt. Vi er stadig væk med på vandringen mod et renere land.

Miljøministeren (Lone Dybkjær):

Jeg skal sige tak til ordførerne for tilslutningen til forslaget. Vi vil bestræbe os på at være behjælpelig med en hurtig udvalgsbehandling, således at vi hurtigt kan få givet signal til bilbranchen om, at vi indfører disse normer fra 1. oktober 1990.

Hr. Trøjborg stillede spørgsmål om benzin-kvaliteten. Miljøstyrelsen foretager jo løbende prøver af benzinkvaliteten. Det er vores vurdering, at noget af det, der har været fremme i dagspressen for nylig, var overdrevet, men vi følger udviklingen, og jeg skal vende tilbage til det i udvalget, når der bliver stillet et spørgsmål om det. Det kan også være, at der skal udarbejdes mere specifikke regler for benzinområdet, men vi kan diskutere i udvalget, hvad der er mest hensigtsmæssigt. Men vi foretager altså løbende målinger af benzinen, og det er vores vurdering, at det går meget godt. Lad os vende tilbage til det i forbindelse med udvalgsarbejdet.

Jeg vil gerne på ministeriets vegne takke hr. Ole Bernt Henriksen for de pæne ord om den måde, vi håndterer fremsættelsestaler og bemærkninger på. Det er ganske rigtigt, at vi har haft en drøftelse af, hvordan vi kunne gøre det, og vi var selvfølgelig enige om, vi ville gøre det på en sådan måde, at det var lettest muligt tilgængeligt for læserne.

Hr. Leif Hermann vil jeg takke for den principielle støtte til forslaget. Jeg føler ikke trang til at repetere en tidligere diskussion om udsættelse af forslaget, men jeg vil dog sige, at jeg fortsat har den opfattelse, at når man har en aftale med en branche om, at de skal have 18 måneders reelt varsel, så bør man også overholde

[Miljøministeren]

den. Jeg er i denne situation nok specielt glad for, at vi har gjort det, i betragtning af udviklingen på området.

Hr. Leif Hermann spørger om, hvilken effekt det overhovedet vil få at indføre USA-normerne. Der er jo ingen tvivl om, at det i sig selv vil give en reduktionseffekt. Det er dog bedre at gøre det end ikke at gøre det. At vi så får et problem, hvis biltrafikken stiger, er naturligvis en anden sag. Det, vi kan sige, er, at det er helt nødvendigt, at vi indfører USA-normer, hvis vi ikke skal komme i en meget dårlig miljømæssig situation. Derfor er der ingen tvivl om, at det er bedre.

Men jeg er da enig i, at det er nødvendigt med tværgående drøftelser i regeringen om miljøspørgsmål, også drøftelser mellem miljøministeren og trafikministeren, sådan at vi kan diskutere, hvordan vi håndterer den forurening, vi de facto får fra hele trafiksidens.

Hr. Traberg Smidt vil jeg også takke for tilsgagnet. Det er netop regeringens begrundelse, at det er vigtigt, at vi får denne debat her i Folketinget, så vi er sikre på bred opbakning, når vi bruger art. 100 A, stk. 4.

Til hr. Knud Lind, som fremsatte forskellige betragtninger om firkloverregeringen, vil jeg blot sige, at der har været bred tilslutning til, at man skulle indføre USA-normer. Det, vi gør her, er blot at sikre os, at vi har haft en offentlig drøftelse af det, når der skal køres argumentation over for EF, således at det er markeret, at der står et meget bredt parlamentarisk flertal bag. Jeg er udmærket godt klar over, at det ikke vil omfatte hr. Knud Lind, og det skal jeg da beklage, men det er der jo bare ikke noget at gøre ved.

Det er ikke regeringens mening slavisk at følge alt, hvad der sker i EF på miljøområdet. Vi vurderer naturligvis, om vi synes, at de miljøforanstaltninger, der gennemføres i EF, er tilstrækkelige. Hvis vi føler, at vi kan gå med på dem i den forstand, at der sker forbedringer for miljøet globalt eller i Europa, så kan vi tilslutte os det, men i visse tilfælde vil vi mene, at vi er nødt til at gå vore egne veje.

Når det drejer sig om denne sag, så er det klart, at det er bedre, at man får nogle EF-normer i EF, end man slet ingenting får. På den anden side gør vores bilparks sammensætning og den meget langsomme udskiftning af bilparken det helt nødvendigt, at vi allerede nu går i gang

med USA-normerne, for ellers bliver udviklingen på området alt for langsom. Det er også dokumenteret af forskellige rapporter.

Jeg er ked af, at hr. Knud Lind sætter spørgsmålstegn ved den miljømæssige effekt. Der er efter alle vores oplysninger tale om en meget markant miljømæssig effekt, som vi mener er vigtig, hvis vi skal nedbringe luftforureningen her i landet.

Til hr. Knud Lind kan jeg endvidere oplyste, at skatteministeren i næste uge vil fremsætte forslag på det her område. Det er mere af ordensmæssige og historiske grunde, at det er taget med i forslaget til folketingsbeslutning.

Fru Marianne Jelved vil jeg blot takke for tilsgagnet. Til fru Bente Juncker vil jeg sige, at vi naturligvis også diskuterer disse spørgsmål med bilbranchen. Og endelig til Kristeligt Folkeparti også en tak for tilslutningen.

Leif Hermann (SF):

Jeg skal ikke trække debatten i langdrag, men bare tilkendegive, at vi selvfølgelig er tilhængere af at indføre katalysatorer på bilerne for at få den rensningseffekt, der er. Jeg har ikke sat spørgsmålstegn ved rensningseffekten med den teknologi, vi kender, og jeg har da også forstået, at Miljøstyrelsens udgangspunkt er, at hvis vi ikke renser, får vi i år 2010 et udslip på 68.000 t kvælstofilter, og med rensning vil bilernes udslip være 32.000 t. Det, jeg har påpeget, er risikoen for, at vi bliver overhalet af udviklingen med hensyn til bilparkens størrelse. Derudover har jeg påpeget, at problemet med kultveilte ikke er løst med katalysatorer.

Lad mig så sige én ting til: Der er jo heller ikke med dette forslag taget stilling til den eksisterende bilpark. Af den redegørelse, som jeg refererede til tidligere fra Teknologisk Institut, fremgår det med al ønskelig tydelighed, at man udmærket kan gøre noget ved den eksisterende bilpark også. Jeg vil bede ministeren om at tage det med i overvejelserne. Der står nemlig på side 61 i den pågældende redegørelse: »Endvidere er det rigtigt at bemærke, at den uregulerede katalysator også har en stor rensende effekt. Da en sådan katalysator kan eftermonteres på alle de biler, der kan køre på blyfri benzin, er der her en mulighed for at begrænse forureningen fra den eksisterende vognpark, dvs. fra ca. 1,4 millioner biler, og det er derfor ikke nød-

[Leif Hermann]

vendigt at afvente, at hele bilparken udskiftes, før de mindre forurenende biler slår igennem.»

Det er ikke helt uvæsentligt, at man i dag kender en teknik, der er velegnet til at skruer på eksisterende biler, der kan køre på blyfri benzín. Jeg vil gerne bede ministeren tage det ind i overvejelserne og i sine drøftelser med skatteministeren om, hvorvidt der også kunne ske afgiftslempelser eller afgiftsbortfald, såfremt man installerede en sådan katalysator på en bil, der allerede eksisterer. Den danske bilpark udskiftes jo i et noget langsommere tempo, end det er tilfældet med bilparkerne eksempelvis i Vesttyskland og USA, og derfor kunne der være mening i at tage spørgsmålet op, også i relation til de biler, vi har i dag.

Knud Lind (FP):

Jeg fik desværre ikke svar på de spørgsmål, jeg stillede. Det første spørgsmål drejede sig reelt om, at EF nu tvinger Danmark til at tillade, at danskere kan købe biler i Tyskland og andre steder, og hvorledes vil forholdet så være? Man har jo skønnet over, hvad miljøeffekten vil være med USA-normerne i stedet for EF's normer, og man påstår, at det årlige udslip af kvælstofoxider og kulbrinter vil blive henholdsvis 60 og 90 pct. mere reduceret med USA-normen. Men det holder slet ingen steder, for ministeren har jo ikke taget højde for, at vi i 1989 kan forvente en dom i EF, der tilpligter Danmark at tillade, at danskere kan køre syd for grænsen og indkøbe brugte biler, som enten slet ikke er forsynet med katalysator eller i bedste fald er forsynet med EF-katalysator. Derfor mener vi stadig væk, at man bør følge EF-normen.

Jeg fik egentlig heller ikke noget svar på, hvor pengene skal hentes til de afgiftslempelser. Det må vi vide. Det har Folketinget krav på, når man fremsætter sådan noget, medmindre det var bare en forespørgsel til sig selv om, hvad man selv egentlig ville gøre.

Jeg mener, at det her vil skabe unødige problemer for bilbranchen set i relation til de mærker, der forhandles. Jeg vil også godt sige, at ministerens forudseenhed ikke rækker ret langt på det her område. Var det ikke en idé, om man allerede nu beskæftigede sig med tanken om genbrug af katalysatorer? I Tyskland har man allerede lavet centraler, hvor man kan genvinde dele af katalysatoren.

Så bør jeg sige, at Fremskridtspartiet kan tilslutte sig EF-normerne for udstødning, hvilket burde være i overensstemmelse med flertallet i KVR-regeringen, ikke mindst af hensyn til bilbranchen.

Til slut vil jeg godt sige, at jeg tror, at hvis det her køres igennem, så får Danmark en EF-sag på halsen på grund af vilkårlig forskelsbehandling, som der så rigtigt står i bemærkningerne. Det er den næste sag, som vi får på halsen, og den kan vel at mærke anlægges uden forudgående skriftudveksling. For ikke at få sag nr. 2 på halsen, så synes jeg – hvis ministeren havde hørt efter – at ministeren skulle trække forslaget tilbage.

Miljøministeren (Lone Dybkjær):

Jeg vil gerne sige til hr. Knud Lind, at hvis jeg ikke svarer på alle hr. Knud Linds spørgsmål, er det, fordi de ind imellem er meget vanskelige, og det skyldes ikke, at jeg ikke hører efter. Men jeg skal i øvrigt sige til hr. Knud Lind, at vi i øjeblikket vurderer, at vi ikke får nogen problemer med spørgsmålet om brugte biler. Vi vil indrette det afgiftsmæssigt sådan, at vi sikrer os, at vi ikke får nogen problemer i denne sag. Vi får ikke noget provenutab på dette område, fordi der i øjeblikket ikke er nogen katalysatorbiler ud over den, som er indkøbt af Miljøministeriet. Det skyldes jo, at der nu er afgift på katalysatorer, og derved bliver bilerne så meget dyrere, at de simpelt hen ikke bliver købt. Derfor er der ikke tale om nogen indtægt i dag, og derfor er der altså heller ikke noget provenutab.

Jeg synes da, det er fint, hvis der er mulighed for genbrug af katalysatorer, og det ser jeg ingen grund til at man ikke skal arbejde med.

Jeg føler ikke, at dette forslag på nogen måde er noget med forskelsbehandling. Vi har nogle andre miljøkrav i Danmark, og som jeg har prøvet at sige til hr. Knud Lind, skyldes det bl.a. den hastighed – eller mangel på samme – hvormed vor bilpark udskiftes. Den gør, at hvis vi overhovedet skal kunne opfylde fremtidens miljøkrav, må vi i gang med USA-normerne allerede nu, så er EF-normerne for svage.

Det er ikke min opfattelse, at vi vil få en sag nr. 2 på halsen i EF, men skulle vi få det, er vi altså klar til at tage den. Vi mener, det er rigtigt at indføre USA-normer. Det er i øvrigt noget, der allerede blev fremført, dengang vi tilsluttede os EF-pakken i 1986. Da brugte vi netop

[Miljøministeren]

som eksempel på miljøgarantiens anvendelse USA-normer i forbindelse med bilers udstødningsgasser.

Til hr. Leif Hermann vil jeg sige, at vi er opmærksom på problemet med den eksisterende bilpark, men det er vores opfattelse – men det vil jeg bede om at vi drøfter nærmere i udvalget – at det ikke er muligt at indføre katalysatorer i den eksisterende bilpark. Men det er jo en teknisk diskussion, hvor påstand står mod påstand, og jeg vil derfor bede om, at vi tager drøftelsen i udvalget, sådan at vi kan få tilstrækkeligt med eksperter inddraget i arbejdet.

(Kort bemærkning).

Knud Lind (FP):

Kort og godt, miljøministeren siger, at Danmark ikke vil få nogen problemer vedrørende eventuelle indkøb af brugte biler i Tyskland, »for så vil vi blot indrette vores afgiftspolitik derefter«. Jamen det er jo netop hele spørgsmålet, som det drejer sig om dernede. Jeg kan altså forstå, at uanset om man træffer en afgørelse i EF om, at den afgift, der ligger på brugte biler, skal ophæves, så vil ministeren indrette sin afgiftspolitik derefter. Det kan jeg ikke rigtig få til at stemme, så derfor vil jeg godt bede ministeren sige, hvad det er for nogle afgifter, der så skal lægges på. Er det en speciel miljøafgift på de biler, som kommer ind som brugte biler?

Jeg vil udtrykke min beklagelse over, at jeg kan konstatere, at ministeren ganske enkelt ønsker at fortsætte den negative fodnotopolitik, som har været ført i EF, også i det nye samarbejde i KVR-regeringen. Det er meget uheldigt.

Miljøministeren (Lone Dybkjær):

For det første vil jeg sige til hr. Knud Lind, at spørgsmålet om miljøafgifter og afgifter i det hele taget i forbindelse med EF vedrører mange andre ting end lige det her spørgsmål og derfor indgår i det store forhandlingsgrundlag omkring det indre marked, og hvordan vi skal indrette afgiftssystemet, når vi når frem til 1992.

Når det drejer sig om de brugte biler, så er det vores opfattelse, at der ikke består en tilskyndelse i dag til at importere brugte biler, men hvis vi ser en anden udvikling, så vil vi selvfølgelig kigge på sagen.

Og så vil jeg til slut sige til hr. Knud Lind, at fodnotopolitik eller ej, her er der faktisk tale om en politik, der har haft bred tilslutning i Folke-

tinget. Jeg indrømmer gerne, at hr. Knud Lind ikke har været med i den brede tilslutning, men det kan jo ikke undre, når det er miljøspørgsmål, vi diskuterer. Det er endda sådan, at statsministeren i 1986 som et af eksemplerne på, hvor man kunne forestille sig, at man ville bruge miljøgarantien i art. 100 A, stk. 4, nævnte netop disse biler. Hr. Knud Lind kan selvfølgelig godt sige, at det var han presset til af andre grunde. Det er jeg fuldstændig overbevist om at statsministeren ikke var. Jeg er fuldstændig overbevist om – og det kan jeg sige, for jeg har haft det her oppe i regeringen, og derfor taler jeg på regeringens vegne – at statsministeren er helt enig i dette forslag. Derfor kan jeg ikke forstå, hvorfor hr. Knud Lind har sine tanker om, at statsministeren ikke skulle være enig. Det er ikke noget, statsministeren på noget tidspunkt har tilkendegivet, hverken i regeringen eller på anden vis. Den samlede regering står naturligvis bag forslaget og har ikke på nogen måde tilkendegivet, at den er modstander af forslaget. Tværtimod har den tilskyndet til, at vi nu fik det ført igennem.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

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

Tredje næstformand (Povl Brøndsted):

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.

Den næste sag på dagsordenen var:

8) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 31:

Forslag til folketingsbeslutning om bevarelse af Tandlægehøjskolen i Århus

Af Helle Degn (S) m.fl.

(Fremsat 6/12 88).

Sammen med denne sag foretoges den under punkt 9 på dagsordenen opførte sag, nemlig: