

Af *Vivike* til finansministeren (30. juni 1972):

„Vil ministeren medvirke til at begrænse luftforureningen ved at afskaffe den forøgede vægtafgift for gas- og dieseldrevne automobiler?“

Begrundelse.

Ved at fjerne den forøgede afgift vil de fleste erhvervsvoagne formentlig overgå til gas- eller dieseldrift, hvilket forurener langt mindre end benzin.

Finansminister *Grünbaums* svar (7. juli 1972):

En stor og stigende del af den tungere godstransport ad landevej foregår med dieseldrevne lastmotorkøretøjer, som betaler den særlige udligningsafgift som delvis kompensation for den benzinafgift, der spares ved benyttelse af afgiftsfri dieselolie. Da disse dieselkøretøjer ikke betaler registreringsafgift, er vægtafgiften den eneste afgift, hvormed disse tunge køretøjer bidrager til udgifterne ved anlæg og vedligeholdelse af veje, broer m. m., og en afskaffelse af udligningsafgiften vil derfor være ensbetydende med en væsentlig statsstøtte til godstransporten ad landevej. Det stillede spørgsmål har således ikke alene tilknytning til spørgsmålet om luftforurening, men også til transportpolitikken, og det forekommer ikke sandsynligt, at det ud fra sidstnævnte synspunkt vil være muligt at favorisere godstransporten ad landevejen, som i forvejen er lempeligt beskattet her i landet.

Jeg kan i øvrigt tilføje, at ifølge oplysning fra miljøstyrelsen kan man ikke generelt sige, at dieselmotorer forurener mindre end benzinmotorer. Visse forureningsforbindelser fremkommer i størst mængde fra benzinmotorer, mens andre fremkommer i størst mængde fra dieselmotorer.

Hvad angår de gasdrevne automobiler — det er i særlig grad hyrevogne, der er tale om — har miljøstyrelsen henvist til publikation nr. 4 fra forureningsrådets sekretariat: „Benzin- og dieseldrevne biler“, hvor det på side 8 og 9 hedder: „Ved overgang fra benzin til gas som drivmiddel er det fra flere sider nævnt, at forureningsproblemerne hermed ville være løst. Hertil skal nævnes, at der på indeværende tidspunkt ikke foreligger tilstrækkeligt forskningsmateriale til

belysning af dette spørgsmål. Udenlandske oplysninger anfører imidlertid, at der kan optræde kulbrintesammensætninger i udstødsgassen fra gasdrevne biler, hvis betydning i den samlede forurening absolut ikke må negligeres. Praktiske erfaringer viser yderligere, at kuliteindholdet i udstødningen fra gasdrevne biler er af samme størrelsesorden som indholdet i udstødningen fra tilsvarende benzindrevne køretøjer. Det skal her anføres, at der ofte er startproblemer med gasdrevne biler, såfremt blandingen indstilles for magert. Ved overgang til gasdrift for eksisterende motortyper falder motoreffekten ofte ganske betydeligt.“

Heller ikke for de gasdrevne bilers vedkommende kan man altså i forureningsproblematikken finde et entydigt grundlag for en afgiftslempelse.

Af *Bo Kristensen* til indenrigsministeren (30. juni 1972):

„Hvad er formålet med den meget arbejdskrævende og komplicerede indberetningspligt til sundhedsstyrelsen vedrørende skoletandplejen og med at lade et privat firma orientere kommunerne om denne ekstra administrationsbyrde?“

Indenrigsminister *Egon Jensens* svar (17. juli 1972):

Bestemmelser om indberetning på børnetandplejeområdet er indeholdt i § 6 i lov nr. 217 af 19. maj 1971 om børnetandpleje og uddybet i bemærkningerne til §§ 5 og 6 i forslag til lov om børnetandpleje.

Det fremgår af bemærkningerne, at indberetningerne skal danne grundlag for den planlægning og vurdering på området, som til stadighed vil være nødvendig med henblik på børnetandplejens videre udbygning. Til dette formål kræves kendskab til to faktorer. Den ene består i børnetandplejens omfang og struktur; en årlig beretning herom indsendes af amtsrådene, Københavns og Frederiksberg kommunalbestyrelser til indenrigsministeriet, jfr. lovens § 6, stk. 2, og bemærkningerne til § 6. Den anden faktor består i tandsygdommens og tandstillingsfejlenes forekomst; indberetning herom afgives af de enkelte børnetandplejer til sundhedsstyrelsen, der opretter en central odontologisk statistik, jfr. lovens § 6 og bemærk-