

[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-