

[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