

[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 benzol. Jeg vil gerne bede ministeren tage det ind i overvejelserne og i sine drøftelser med skatteministeren om, hvorvidt der også kunne ske afgiftslempler eller afgiftsbortfald, såfremt man installerer 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 afgiftslempler. 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