

[Rilshøj]

I dag betaler kunderne 2,50 kr. i afgift på en glødelampe, men 10 kr. på en lavenergipære.

Det er en urimelig forskel, der ikke fremmer besparelser i elforbruget.

Gennem spørgsmålet ønskes klarhed over, hvordan regeringen forholder sig.

En lavere afgift på lavenergipærer kunne kombineres med en forhøjelse af afgiften på elpærer med højere elforbrug.

*Svar (7/4 89):*

**Energiministeren (Bilgrav-Nielsen):**

Jeg kan oplyse, at spørgsmålet om afgifter på forskellige energiforbrugende apparater, herunder lavenergipærer, vil blive overvejet i forbindelse med den energihandlingsplan, som Energiministeriet agter at fremlægge i folketingsåret 1989-90.

**Spm. nr. S 703**

Til *miljøministeren (29/3 89)* af:

**Glstrup (FP):**

»Hvor stor virkning for 1990'ernes danske luftforurening forventer ministeren, såfremt Danmark fra 1. oktober 1990 indfører USAnormer som omtalt i punkt 1 i det af Folketinget den 17. marts 1989 vedtagne beslutningsforslag nr. B 28?«

**Begrundelse**

I motiverne til nævnte beslutningsforslag har ministeren sammenlignet tilstandene, når hele den danske bilpark er katalysatorbefængt med de nuværende EF-normer.

Dette er jo helt virkelighedsfjernt.

På den ene side vil udskiftningen af danske biler ske langsomt og trægt, og de biler, der fra starten har haft katalysatorer, vil meget hurtigt for en stor dels vedkommende køre, uden at katalysatorens teknik er i (fuld) funktion.

På den anden side vil den igangværende eksplosive udvikling i forskningen meget hurtigt gøre EF-biler langt mere miljøvenlige end biler i de lande, som er låst fast i de snart forældede tekniske baner, som regeringen klynger sig til og har skræddersyet B 28 og L 135 efter.

*Svar (6/4 89):*

**Miljøministeren (Lone Dybkjær):**

Jeg kan henholde mig til følgende oplysninger fra Miljøstyrelsen, som jeg har forelagt spørgsmålet:

»For at få det bedst mulige beslutningsgrundlag i forbindelse med indførelse af nye udstødningsnormer for personbiler har Laboratoriet for Energiteknik på Danmarks Tekniske Højskole for Miljøstyrelsen udført beregninger af den forventede effekt af EF-normerne og US-normerne.

Resultaterne er beskrevet i en rapport med titlen »Totalemissionen af CO, HC, NO<sub>x</sub> og partikler fra bilparken i Danmark. – En prognose fra 1980-2010«.

Det er disse beregninger, der er anført i bemærkningerne til beslutningsforslag nr. B 28, hvoraf det fremgår, at udslippet af kvælstofoxider (NO<sub>x</sub>) vil være ca. 60 pct. lavere, end hvis de nuværende normer fortsat var gældende.

Allerede i 1995 forventes kvælstofoxidudslippet for biler at være ca. 35 pct. lavere. Den samlede kvælstofoxidemission fra alle kilder vil herved være reduceret med knap 10 pct.

Reduktionerne for kulilte og kulbrinter vil være større, fordi bilernes andel af den samlede emission for disse stoffer er større, og fordi katalysatorerne renser mere effektivt for disse stoffer.

I begrundelsen for spørgsmålet er der refereret til »den igangværende eksplosive forskning på området«. Det skal hertil bemærkes, at der ikke i de nye danske bestemmelser indgår krav om brug af katalysatorer. Kan udstødningsnormerne overholdes ved hjælp af andre teknologier, er der intet til hinder for dette.«

**Spm. nr. S 704**

Til *undervisnings- og forskningsministeren (29/3 89)* af:

**Erling Christensen (S):**

»Hvilke muligheder har Odense Universitet for at imødekomme Nordisk Kiropraktorforenings opfordring til at etablere en fælles nordisk kiropraktorskole?«

**Begrundelse**

Nordisk Råd vedtog den 3. marts 1989 en rekommandation, hvori det anbefales, at kiropraktorer fremover skal have autorisation, som kobles sammen med faglige krav til uddannelsen.