

Vi er naturligtvis indstillede på at støtte, at vi kan få svovlfrie brændsler. Vi vil gerne i udvalget have afklaret, om det kan medføre, at vi så til gengæld skal godkende nogle giftige stoffer, som vi ellers har fået ud af benzinen. Det må vi lige kigge på. Der kan være et problem med miljøregnskabet. Men det spørgsmål forventer vi selvfølgelig at ministeren er indstillet på at besvare, og så vil vi gå positivt ind i udvalgsbehandlingen.

Mogens Nørgård Pedersen (KD):

Kristendemokraterne er positive over for det fremsatte forslag om at sikre, at der på det danske marked allerede fra den 1. januar 2005 vil være adgang til svovlfri brændstoffer.

Et skridt i den rigtige retning er altid godt, men to skridt er bedre. Vi havde således egentlig håbet på, at vi ikke blot skulle forholde os til adgangen til de svovlfri brændstoffer, men at vi også allerede nu fik etableret initiativer, der sikrer, at vi nærmer os målet om kun at bruge svovlfri brændstoffer så hurtigt som muligt, dvs. et godt stykke tid før 2009.

Det primære i denne sag må ikke være spørgsmålet om markedsvilkårene i den danske oliebranche, men muligheden for på en enkelt måde at forbedre miljøet og ikke mindst folkesundheden.

I forhold til såvel den eksisterende som den fremtidig bilpark vil en øget brug af svovlfri brændstoffer betyde større effektivitet og længere levetid for partikelfiltre og en mindsket udledning af partikler til gavn for både mennesker og miljø. Dieselpartikler anslås således at koste op mod 450 mennesker livet. Dertil skal lægges et mangecifret antal sygedage, som kan undgås, hvis partikelforureningen nedsættes.

Kl. 20.45

Jyllands-Posten bragte således den 15. oktober en artikel, der påviste, at en reduktion i afgiften på den miljøvenlige diesel ville reducere udledningen af svovlpartikler fra 55 t til 11 t om året, altså en reduktion på 44 t. En sådan reduktion ville forbedre folkesundheden væsentligt, ikke mindst i byer, hvor trafikken af dieseldrevne lastbiler er tæt, især når arbejdet med indførelse af miljøzoner går trægt.

Der er altså brug for initiativer, og det er der for vores håb, at vi kan få ministeren til at redegøre lidt nærmere for, hvad der nu skal ske. Ministeren siger jo i et svar på et § 20-spørgsmål fra undertegnede, som jeg stillede i oktober, at Skatteministeriet vil undersøge mulighederne for at

indføre en afgiftsdifferentiering i forhold til svovlfri brændstoffer.

Kristendemokraterne ser gerne, at denne undersøgelse gennemføres hurtigst muligt, så det også kan inddrages i arbejdet med dette forslag. Oliebranchen har jo meldt ud, at de kan levere svovlfri brændstoffer, og så er det jo bare med at presse udviklingen i den rigtige retning hurtigst muligt.

Kristendemokraterne er altså positive over for dette forslag, men håber, at udvalgsbehandlingen vil bidrage til, at de næste skridt kan tages snarligt.

Miljøministeren (Hans Christian Schmidt):

Jeg vil gerne starte med at takke ordførerne for den positive modtagelse af forslaget.

Som det også er nævnt af nogle, er formålet med den foreslåede lovændring jo at sikre, at Danmark kan leve op til de forpligtelser, der indgår i EU's nye brændstofdirektiv, som blev vedtaget i marts måned i år.

Dette direktiv indeholder en bestemmelse om, at svovlfri benzin og diesel skal være generelt tilgængeligt på det danske marked fra 2005, og først fra 2009 bliver det så et generelt krav, at produkterne skal være svovlfri.

Da de svovlfri produkter er dyrere end de nuværende svovlholdige produkter, kan man ikke forvente, at bilisterne vil købe de svovlfri produkter. Man kan derfor heller ikke forvente, at olieselskaberne frivilligt vil begynde markedsføringen, før det er strengt nødvendigt, dvs. fra 2009. Det spiller også ind, at der normalt ikke er tankkapacitet på de enkelte benzinstationer til at markedsføre både svovlholdige og svovlfri kvaliteter.

Det betyder, at de stationer, der bliver pålagt at sælge svovlfri benzin og diesel, vil stå i en dårlig konkurrencemæssig situation i forhold til andre stationer. Vi må derfor have en hjemmel til at fastlægge de nærmere omstændigheder i forbindelse med markedsføring af de svovlfri produkter, og det er netop formålet med lovforslaget.

Før hjemmelen bliver udmøntet i praksis i form af en supplerende bekendtgørelse, vil det blive vurderet, om EF-direktivets bestemmelser kan opfyldes på anden vis, f.eks. ved indførelse af en afgiftsdifferentiering mellem de svovlholdige og svovlfri brændstoffer, det, som også nogle efterspurgte i debatten. Det er en måde, som man i nogle lande i hvert fald har valgt at