

investerer i underskudsforretninger; det er stort set kun staten, der gør det.

Derfor mener Dansk Folkeparti, at den alternativt bedste løsning må være den, som trafikministeren foreslår i sit lovforslag her i dag, for vi tror på, at lokale erhvervsråd og kommuner m.v. vil have meget stor interesse i at tiltrække så megen lufttrafik til disse lufthavne som overhovedet muligt i et forsøg på at få mere gang i erhvervslivet og turismen og i det hele taget forøge trafikken i det pågældende lokalområde, og derfor mener vi i Dansk Folkeparti, at en bestyrelse bestående af sådanne aktive mennesker vil være den bedst mulige løsning for disse lufthavne.

Det er klart, at der for Odense Lufthavns vedkommende vil blive særlige økonomiske problemer, for når Storebæltsbroen står færdig og togtrafikken begynder at køre over og under Storebælt, vil dette medføre meget korte rejsetider fra København til Odense, og derfor vil der nok være mange, der vil benytte IC3-tog eller egen bil i stedet for at tage med et indenrigsfly. Og når man påtænker, at man skal være i lufthavnen et kvarters tid før afgang, og at man så bagefter skal fra lufthavnen og ind til Odense centrum, er der ikke mange minutter at spare, og økonomien ved at tage med toget eller køre i egen bil vil formentlig også være bedre, og det vil kunne medføre, at lufttrafikken på Odense Lufthavn bliver væsentlig mindre i de kommende år.

Men hvis forholdene omkring de to lufthavne skal ændres, mener vi, at en lokalbestyrelse bestående af erhvervsfolk og kommunalpolitikere sammen vil kunne komme med gode ideer til forøgelse af trafikken, og derfor støtter vi lovforslaget.

Trafikministeren (Bjørn Westh):

Jeg vil sige tak for en god modtagelse af lovforslaget. Og det er rigtigt, at der er tale om en form for decentralisering, hvor man overlader noget af af initiativet og dynamikken med hensyn til, om det skal udvikle sig eller ej, til et lokalområde, og at der er tale om en vederlagsfri overdragelse, hvis kommunerne selv ønsker det; det er ikke noget, de bliver tvunget til. Og det forhandlingsresultat, der kommer ud af de mere specifikke forhandlinger om overdragelsen, vil blive forelagt Folketingets Finansudvalg.

Men det er ikke meningen, at overdragelsen skal være til økonomisk ulempe for Statens Lufthavnsvesen, og det er heller ikke meningen

at give nogen underskudsgaranti, hvis kommunerne overtager disse lufthavne.

I øvrigt kan jeg sige, at vi regner med, at den faste forbindelse vil overføre 1 million passagerer fra lufttrafikken og katamaranfærgerne til den faste forbindelse.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Anden næstformand (Henning Grove):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

19) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 91:

Forslag til folketingsbeslutning om redegørelse for forskningsresultaterne for anvendelse af diesebiler m.v.

Af Ole Donner (DF) m.fl.
(Fremsat 28/1 97).

Forslaget sættes til forhandling.

Forhandling

Trafikministeren (Bjørn Westh):

Dansk Folkeparti har den 28. januar fremsat forslag til folketingsbeslutning om redegørelse for forskningsresultaterne for anvendelse af diesebiler m.v. Og redegørelsen skal ifølge forslaget også omhandle planer for nedsættelse af afgifter på nye diesebiler og på brændstof.

Det anføres i bemærkningerne til forslaget, at forslagsstillerne finder det dokumenteret, at større anvendelse af diesebiler frem for benziner vil gavne miljøet, og der henvises specielt til det forhold, at CO₂-udslippet ifølge forslagsstillerne vil blive reduceret væsentligt.

Jeg er enig med forslagsstillerne i, at det er vigtigt at være opmærksom på de miljømæssige aspekter i forbindelse med benzin- og dieselmotorer, og de danske myndigheder, herunder Miljøstyrelsen og Færdselsstyrelsen, følger derfor også udviklingen løbende.

Når der foretages miljømæssige sammenligninger mellem dieselmotorer og benzinmotorer, er det imidlertid vigtigt at være opmærksom på såvel den globale som den lokale forurening, idet CO₂ bidrager til den globale forurening i form af bidrag til drivhuseffekten, mens de øvrige emissioner fra biler i form af kvælstofoxid og kulbrinte og partikler bidrager til den lokale forurening. Og hvis vi sammenligner dieselmotorer og benzinmotorer, får vi firkantet sagt det resultat, at dieselmotorer er bedst – hvis man kan sige det på den måde – når det drejer sig om det globale miljø, og benzinmotorer er bedst, når det drejer sig om det lokale miljø. Det er dog væsentligt at understrege, at der er store variationer mellem de forskellige bilmodeller og -størrelser.

Dieselmotoren er med hensyn til energiudnyttelse benzinmotoren overlegen. Sammenlignet med en benzinbil vil en dieselmotor med indirekte indsprøjtning bruge ca. 20 pct. mindre energi. Der skabes dog mere CO₂ i forbindelse med forbrænding af diesel. Forskellen i CO₂-udslip vil derfor være mindre og ligger – afhængigt af forudsætningerne – på omkring 10 pct.

Med anvendelse af den nyeste teknologi med direkte indsprøjtning i dieselmotorer vil denne CO₂-fordel for dieselmotorer dog blive forøget.

Det er imidlertid væsentligt at være opmærksom på, at der også sker en løbende teknologisk udvikling af benzinmotoren. Der arbejdes bl.a. hos japanske bilproducenter med at udvikle en benzinmotor med direkte indsprøjtning, hvilket kan medvirke til at reducere benzinmotorens brændstofforbrug med op til 30 pct. Hvis denne motor sættes i produktion, vil benzinmotoren indhente dieselmotorens forspring.

Men til trods for, at benzinmotorens effektivitet udvikles, må vi nok forvente, at der i en længere periode fremover stadig vil være en forskel i CO₂-udslippet til dieselmotorens fordel.

Som tidligere nævnt belaster dieselmotoren til gengæld det lokale miljø mere end benzinmotoren.

Dieselmotoren er ganske vist bedst, når det drejer sig om udslip af kulbrinter, idet udslippet her er ca. tre gange lavere end benzinmotorens udslip af kulbrinter. Kulbrinter består af for-

skellige mere eller mindre skadelige stoffer, herunder benzen.

Når det derimod drejer sig om kvælstofilter – NO_x'erne – er udslippet fra benzinbiler 30-40 pct. lavere end fra dieselmotorer. NO_x'erne kan afstedkomme forskellige luftvejslidelser og medvirker til dannelse af ozon, som påvirker væksten af afgrøder og bidrager til sur regn. Og udslip af partikler udgør et stort miljømæssigt problem i forbindelse med anvendelse af dieselmotorer.

Benzinmotorer har derimod ikke noget udslip af partikler og har på dette område en væsentlig miljøfordel sammenlignet med dieselmotoren. Partiklerne er i sig selv skadelige, fordi de er meget små og trænger dybt ind i menneskers lunger.

Som det fremgår af det foranstående, er de miljømæssige aspekter i forbindelse med benzin- og dieselmotorer velbelyste, og benzinmotorer er ud fra en samlet miljø- og sundhedsmæssig vurdering for tiden at foretrække frem for dieselmotorer, og der er derfor ikke behov for nye initiativer nu.

På denne baggrund kan regeringen ikke tilslutte sig forslaget fra Dansk Folkeparti, men regeringen følger naturligvis den teknologiske udvikling nøje.

Erling Christensen (S):

På Socialdemokratiets vegne kan jeg fuldt ud tilslutte mig ministerens redegørelse om dette beslutningsforslag, som den er givet her.

Erik Jacobsen (V):

Tak til ministeren for redegørelsen. I Folketinget er vi jo ikke sådan forvænt med, at der kommer forslag om nedsættelse af afgifter og dermed en tiltrængt håndsrækning til erhvervslivet.

Venstre er således positiv over for dette beslutningsforslag. Enhver afgiftsnedsættelse vil virke fremmende på produktion og beskæftigelse.

Under det kommende udvalgsarbejde vil vi gerne have mulighederne for en generel afgiftsnedsættelse i hele EU nærmere belyst. Den danske transportbranche opererer mere og mere uden for landets grænser, og for at afgifterne ikke skal virke konkurrenceforvridende vognmændene imellem inden for EU, vil det være en fordel med ens afgifter også for at eliminere mulighederne for en genopblussen af grænsehandelen.

Langt de fleste dieselmotorer er allerede udstyret med den langt mere miljø- og energivenlige

TDI-motor, og dette forslag vil derfor ikke virke negativt på miljøet, tværtimod.

Venstre vil således medvirke til en positiv og hurtig udvalgsbehandling under det kommende udvalgsarbejde.

Niels Jørgen Langkilde (KF):

Da Det Konservative Folkepartis ordfører, hr. Kaj Ikkast, ikke kan være til stede, skal jeg meddele Det Konservative Folkepartis synspunkter på forslaget.

Men først føler jeg anledning til at takke ministeren for en grundig redegørelse. Den var nyttig, men jeg bemærkede også, at der var en del elementer, der var udeladt. Problemerne med platin fra benzinmotorernes katalysatorer er et af elementerne, og jeg kunne nævne mange andre, men da det er sent på aftenen, skal jeg fatte mig i korthed og sige, at der er en lang, lang række forhold, som er meget svære for os her i Folketinget at veje op mod hinanden. FDM havde en høring, der viste, at det var meget kompliceret, og det sagde folk fra ministerierne også.

Jeg synes, vi har behov for at få en opstilling over den bedst tilgængelige teknologi på det ene, på det andet og på det tredje område, og over, hvordan udviklingsmulighederne er. Der går benzinmotoren kort fortalt teknologisk i stå på et tidspunkt. Jeg synes, vi har behov for den del af beslutningsforslaget, og jeg kan måske også tilføje, at ministeren meget gerne må tage mulighederne for at bruge gas med ved samme lejlighed, så vi får en samlet oversigt.

Vi vil dyrke forslaget lidt i udvalget og siger mange tak til Dansk Folkeparti, fordi de har taget dette initiativ.

Tommy Dinesen (SF):

Jeg synes, at trafikministeren gav en udmærket redegørelse for de ting, der foreligger, og som efterlyses i beslutningsforslaget, og derfor kan jeg tilslutte mig trafikministerens ord.

Vibeke Peschardt (RV):

Dansk Folkeparti og hr. Ole Donner har efterlyst en redegørelse, og det har han antagelig gjort inspireret af besøget på folkevognsfabrikkerne. Hr. Donner vil gerne vide noget om forskningsresultaterne for anvendelse af dieselmotorer. Denne redegørelse har trafikministeren nu givet ham, og det er jo godt nok.

Men sådan som jeg læser og hører trafikministerens redegørelse, er det her spørgsmålet om,

om vi vil have pest eller kolera. Dieselmotorer med den rigtige indbyggede teknologi kan nedbringe CO₂-udslippet med 10 pct., og det er da godt, hvis man så i øvrigt holder bilerne ved lige. Til gengæld sviner dieselmotorer med NO_x'ernes synlige udslip, der med den stigende biltrafik, vi er vidne til i disse år, gør det værre og værre at færdes på gader og veje.

Jeg vil godt i denne forbindelse nævne regeringens handlingsplan, og det gør jeg af hensyn til hr. Ole Donner, fordi der er et forslag, som jeg synes er aldeles udmærket, og som vi gerne vil støtte. Det går ud på, at man fastfryser registreringsafgifterne, i det øjeblik bilerne bliver mere energiøkonomiske. Det synes vi er den rigtige vej at gå for at nedbringe CO₂-udslippet.

Vi kan ikke støtte beslutningsforslaget.

Bent Wissing (FP):

Hvis formodningen om, at anvendelse af dieseldrevne biler er langt mere miljøvenlig end anvendelsen af benzindrevne biler, er rigtig, må det være relevant, at de eksisterende forskningsresultater indgår i de videre overvejelser om reduktion af CO₂-udslippet m.v.

Fra Fremskridtspartiets side kan vi derfor støtte forslaget om en redegørelse om forskningsresultaterne. Den har vi så fået allerede her i aften fra ministerens mund, og det var da en udmærket redegørelse, men jeg tror nok, at vi også, når vi skal arbejde videre med det i udvalget, gerne vil se noget skriftligt om, hvordan det ligger.

Og så er der den anden del af forslaget om regeringens planer med hensyn til, hvordan resultaterne af en undersøgelse kan udnyttes til gavn for miljøet. Det vil vi gerne medvirke til fra Fremskridtspartiets side.

Jette Gottlieb (EL):

Enhedslisten kan ikke støtte dette beslutningsforslag, sådan som det foreligger. Derimod ser vi gerne udarbejdet en bredere redegørelse, hvor alle typer drivmidler gennemgås til belysning af, hvor der er behov for yderligere forskning. En sådan redegørelse kunne jo danne grundlag for et nyt forsknings- og udviklingsprogram, hvor Danmark går i spidsen for at sætte nye miljørigtige drivmidler i fokus. Vi tænker selvfølgelig specielt på naturgas- og brintbiler. Men det foreliggende forslag er alt for snævert og har et helt andet formål, og det kan vi ikke støtte.

Ole Donner (DF):

Grunden til, at Dansk Folkeparti har fremsat et beslutningsforslag om at anmode Folketinget om at pålægge regeringen at udarbejde en redegørelse for de forskningsmæssige resultater for anvendelse af dieselbiler samt redegøre for eventuelle planer om at nedsætte afgifterne på nyere dieselbiler og på brændstof, er, at der i de senere år er sket en fantastisk udvikling på dette område, idet dieselmotorerne er blevet udviklet sådan, at de yder samme effekt som benzinmotorer, de kører lige så langt på literen, som benzinmotorer gør, og det er langt billigere at raffinere, når man kun skal have dieselolie ud af det og ikke benzin, så der er klart penge at spare for samfundet også på det område.

Resultater af forskningen viser også, at der kommer langt mindre CO₂-udslip fra en moderne dieselmotor, og derfor synes vi, at det er naturligt, at regeringen kommer med en sådan redegørelse.

Vi er selvfølgelig opmærksomme på, at gamle dieselmotorer og slidte dieselmotorer forurener temmelig meget, og derfor er det klart, at hvis der skal ske en ændring, må det være en gradvis ændring. Det vil f.eks. være naturligt at opkræve langt mindre afgifter på TDI-motorer, altså motorer med direkte dieselindsprøjtning, fordi det medfører en klar forbedring af brændstofforbruget og dermed et mindre CO₂-udslip. Regeringens erklærede mål i den store »Trafikplan 2005« er jo, at man skal reducere CO₂-udslippet, og her har man virkelig en mulighed for at gennemføre noget, der vil være effektivt.

De store bilfabrikker har planer om inden for et år eller to at fremstille de såkaldte 3-litersbiler, altså ikke 3 l, som henviser til motorernes størrelse, men til brændstofforbruget. Målet er nemlig, at man skal køre 100 km på 3 l dieselolie, og det er man meget langt fremme med f.eks. på Folkevognsfabrikkerne i Tyskland. Vi har for nylig været dernede med Trafikudvalget, og der var stor begejstring specielt blandt de socialdemokratiske medlemmer for de forskningsresultater, man havde nået på det tidspunkt.

Fru Peschardt udtrykte tilfredshed med ministerens redegørelse. Jeg vil sige, at jeg også var glad for redegørelsen, men jeg synes alligevel, at der er en hel del spørgsmål at stille. Der var også flere af ordførerne, der var inde på, at der må være basis for at stille en lang række spørgsmål, når vi skal behandle forslaget i udvalget, og dermed får ministeren så mulighed for at uddy-

be det, han sagde her. Jeg synes, at det, ministeren sagde, var udmærket, men vi vil alligevel gerne have en dybere gennemgang af beslutningsforslaget i udvalget, og dér håber vi så, at ministeren stiller sig til rådighed.

Trafikministeren (Bjørn Westh):

Det er klart, som hr. Langkilde nævnte, og som hr. Donner nu siger, at de spørgsmål, der bliver stillet i udvalget, vil jeg selvfølgelig forsøge at besvare på så god og fyldestgørende en måde som muligt. Men jeg vil også sige, at vi hele tiden følger udviklingen. Der sker noget hele tiden, og det er klart, at det skal vi være opmærksomme på.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslagets overgang til anden (sidste) behandling vedtoges uden afstemning.

Anden næstformand (Henning Grove):

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Meddelelser fra formanden**Anden næstformand (Henning Grove):**

Der er ikke mere på dagsordenen.

Medlemmer af Folketinget Jette Gottlieb (EL) og Bruno Jerup (EL) har meddelt mig, at de ønsker at stille følgende forespørgsel til arbejdsministeren:

»Hvad kan ministeren oplyse om omfanget af og udviklingen i dødsfald som følge af arbejdsmiljøforhold: dødsulykker og død på grund af arbejdsbetingede sygdomme, herunder årsagerne til dødsfaldene, placering af ansvar, sanktioner og konsekvenser som følge heraf samt indsatsen mod dødsfaldene?«
(Forespørgsel nr. F 47).