

[Behnke]

Begrundelse

Salget af autogas er faldet meget de seneste år, dette til trods for at gas er et væsentlig mere miljøvenligt autobrændstof end benzin og diesel.

Spørgeren mener derfor, at ministeren burde overveje muligheden for at begunstige brugerne af autogas, f.eks. i form af en nedsættelse af afgiften på gassen.

Svar (19/8 88):

Miljøministeren (Lone Dybkjær):

Jeg har forelagt spørgsmålet for Miljøstyrelsen, som har udtalt følgende, hvortil jeg kan henvise:

»Forbruget af autogas er faldet drastisk gennem de seneste år (fra ca. 28.000 t i 1982 til ca. 7.000 t i 1987). Der er formentlig flere årsager hertil. Først og fremmest er de økonomiske fordele begrænsede, men det har formentlig også spillet ind, at der har været en række tekniske problemer forbundet med installerede gasanlæg.

Set fra et miljømæssigt synspunkt er der visse fordele knyttet til anvendelsen af autogas. I forhold til blyholdig benzin er fordelene især mindre udslip af kulilte, kulbrinter og bly. I forhold til diesel er fordelene især det meget lave udslip af partikler og kræftfremkaldende stoffer. Det må fremhæves, at udslippet af kvælstofoxider (NOx) fra en gasdrevne motor er af samme størrelse som fra en benzindreven og større end udslippet fra en dieselmotor. For at opfylde de amerikanske normer vil det derfor også for gasdrevne biler være nødvendigt at anvende trevejskatalysatorer.

Set fra et miljømæssigt synspunkt knytter interessen for autogas sig især til de muligheder, der ligger i ombygning af de benzinbiler, der kræver højt oktantal, og som derfor ikke kan køre på blyfri benzin. Det understreges, at en sådan ombygning er relativt bekostelig.

Hovedparten af nyere benzinbiler kan køre blyfrit. Af 1987-årgangen kunne således omkring 80 pct. køre på blyfri 95 oktantal benzin.

Et anvendelsesområde, hvor autogas kunne være interessant, er bybusser. Der er dog her en række tekniske problemer, som må løses. I en række europæiske byer er der iværksat projekter med henblik på at afprøve anvendelsen af autogas i bybusser.

Det fremgår af ovenstående, at der kan være mindre miljømæssige fordele ved at opprioritere brugen af autogas, men at disse fordele, specielt efter at de amerikanske normer indføres fra 1. oktober 1990, er begrænsede.«

Spm. nr. S 265

Til *forsvarsministeren* (12/8 88) af:

Jens Thoft (SF):

»Kan ministeren oplyse, hvilken myndighed der i 1987 har anvendt den bemyndigelse, der findes i forsvarslovens § 6?«

Begrundelse

Da § 6 i lov om forsvarrets organisation m.v. blev vedtaget i Folketinget, fremgik det dels af en række svar i udvalget fra daværende forsvarsminister Poul Søgaard, dels af især 3. behandling af forslaget (se Folketingstidende sp. 7456 af 14. maj 1982), at den omhandlede bemyndigelse kun skulle kunne anvendes under krig og under helt ekstraordinære forhold. »Det vil være i den situation, der ligger op til et eventuelt krigsudbrud. Det er i den periode, vi taler om ekstraordinære forhold,« sagde forsvarsministeren. I svar i udvalget blev bl.a. nævnt »en truende situation« og »en åbenbar militær trussel« (spm. 10 af 10. februar 1982) og en situation »med skærpelse af det militære beredskab« (spm. 11 af 10. februar 1982).

På den baggrund forekommer det helt uforståeligt, at forsvarsministeren i sit svar til mig på spm. nr. S 222 af 28. juli 1988 benægter, at bemyndigelsen ikke er anvendt i 1987. Jeg beklager i øvrigt den forvirrende dobbelte negation, som er ministerens egen – og næppe tilfældige – opfindelse.

Svar (19/8 88):

Forsvarsministeren (Enggaard):

Som oplyst i min besvarelse af 7. juli 1988 af spørgsmål nr. S 133 har hverken Forsvarets Efterretningstjeneste eller andre dele af forsvaret til opgave at foretage telefonaflytning, og man har ikke gennemført en sådan i 1987.

Hvad angår forsvarsministerens adgang til at benytte § 6 i lov nr. 230 om forsvarrets organisation m.v., kan jeg oplyse, at der ikke i 1987 har været sådanne forhold, som har begrundet en anvendelse heraf.