

[Miljøministeren]

ling og undersøge, hvornår blyet i benzinen helt kan fjernes.

Når det drejer sig om de øvrige forurenende stoffer i bilernes udstødningsgasser, så er der indtil nu ikke gjort meget for at begrænse udslippet. Jeg vil dog nævne, at der fra 1. april 1984 for første gang indføres danske regler for, hvor meget udstødningsgassen fra nye personbiler må indeholde af kulilte, kvælstofilte og kulbrinter. Jeg kunne forestille mig at følge samme linje som for blyet, altså trinvis at skærpe kravene til, hvor meget bilerne må forurene med disse stoffer. Jeg vil her pege på, at det i ECE er besluttet fra 1986 at skærpe grænseværdierne for udstødningsgassens indhold af forurenende stoffer. Lad mig nævne, at bilernes forurening med kulilte vil falde ca. 25 g pr. kørt kilometer til 19 g, når de skærpede krav indføres. De skærpede krav bør træde i kraft i Danmark samtidig med, at de indføres på internationalt plan.

Desuden er det min opfattelse, at Danmark skal presse på for at opnå en skærpelse af grænseværdierne. Med en gradvis skærpelse af kravene vil vi efterhånden opnå, at kravene kun kan overholdes, såfremt bilerne udstyres med katalysatorer. En trinvis udvikling er den rigtige vej for Danmark på nuværende tidspunkt, fordi Danmark ikke har muligheder for isoleret at stille krav om katalysatorer.

Forslagsstillerne motiverer deres forslag om indførelse af katalysatorer med de vesttyske initiativer, og derfor vil jeg godt komme med nogle bemærkninger angående det vesttyske forslag.

Jeg er bekendt med, at den vesttyske regering har udarbejdet forslag til nye regler for det højest tilladte indhold af kulilte, kvælstofilte og kulbrinter i bilernes udstødningsgas. Værdierne er fastsat så lavt, at det med dagens teknik kræver anvendelse af katalytiske efterbrændere.

Jeg har megen sympati for det vesttyske forslag, men der er nogen usikkerhed om de praktiske muligheder for at få gennemført det vesttyske forslag inden for gældende EF-regler. Det vil under alle omstændigheder kræve en ændring af to eksisterende EF-direktiver. Det ene direktiv indeholder bestemmelser om det maksimalt tilladte blyindhold i benzin, og ifølge direktivet er det ikke tilladt de enkelte medlemsstater at fastsætte en

lavere maksimumsgrænse end 0,15 g bly pr. l.

På det EF-miljøministermøde, jeg nævnte før, blev det besluttet, at Kommissionen skulle fremlægge et forslag til, hvordan bly i benzin kan fjernes hurtigst muligt inden for EF. Dette forslag skal være klart i april 1984.

Det andet EF-direktiv, som må revideres, indeholder bestemmelser om det tilladte udslip af kulilte, kvælstofoxider og kulbrinter. I henhold til dette direktiv kan intet land nægte ibrugtagning af biler, der overholder de værdier, der er anført i direktivet.

Som følge af den beslutning, der blev truffet på miljøministermødet, er der nu lagt pres på EF for at få ændret de to EF-direktiver. Jeg vil på Danmarks vegne fortsat presse på for at få ændret direktiverne, således at det bliver muligt at gennemføre krav, der svarer til det vesttyske forslag, uden at det vil være i strid med gældende EF-regler. Jeg skønner, at mit synspunkt er i overensstemmelse med vesttyskernes egen holdning. Vesttyskland har således i EF klart givet udtryk for, at man ikke ønsker en isoleret national løsning, men anser det for nødvendigt med en ensartet løsning omfattende hele Fællesskabet.

Jeg har tidligere givet udtryk for, at hensynet til den grænseoverskridende trafik taler for en international beslutning om indførelse af katalysatorer. Den opfattelse deles af andre lande, der arbejder på at få reduceret forureningen fra biler. Jeg kan her nævne, at Sverige finder det nødvendigt, at kravene også skærpes i andre lande, før man vil gøre anvendelse af blyfri benzin og katalysatorer obligatorisk, desværre.

Jeg vil derfor arbejde for, at der bliver truffet internationale beslutninger om, at grænseværdierne for bilernes forurening med kulilte, kvælstofoxider og kulbrinter gradvis skærpes – med det sigte, at det senere medfører et krav om, at biler udstyres med katalysatorer. Jeg tror, at det er den eneste fremkommelige måde at nå til den løsning på, som forslagsstillerne og jeg er enige om er den rigtige.

Jeg skal endelig komme med nogle synspunkter på de økonomiske aspekter. Også i denne sag er det mit synspunkt, at princippet om, at forurenere betaler, skal gælde. Men som følge af, at benzin og biler er belagt med betydelige afgiftsbeløb til staten, er der