

[Waldorff]

Jeg mener derfor, at i og med, at vi træffer afgørelsen, er vi med til at afgøre, om der faktisk skal ske en produktudvikling, altså om der skal ske en produktudvikling her i den forstand, at man forbedrer de eksisterende efterbrændere, for der er ingen tvivl om, at efterbrænderne faktisk kan klare det. Man skal naturligvis køre med et tokammersystem og ikke det etkammersystem, som Teknologisk Institut har afprøvet i 1975. Man kan også igennem en produktudvikling forbedre holdbarheden. Vægten af efterbrænderne er ikke noget problem.

Selve arbejdet med at forbedre efterbrænderne og nedbringe problemerne i det hele taget er altså også noget, som er afhængigt af, om der faktisk er et vist politisk pres – eller man kan sige en markeds-mæssig interesse. Hvis man træffer en beslutning om, at det skal fungere fra 1986, så er der et marked, og så er der også et grundlag for det, hvad man i øvrigt kan se af, at private virksomheder faktisk har henvendt sig til forslagsstillerne i anledning af, at vi fremsætter sådan et forslag. De er interesserede i en markedsføring af sådan noget. Så det tror jeg ikke man behøver at være så forfærdelig bange for.

Nu kom jeg før kristeligt folkepartis ordfører, men jeg vil næsten gå ud fra, at kristeligt folkeparti mener noget i retning af det, som miljøministeren mener, og jeg vil derfor sige tak for det på forhånd.

Jeg er også meget interesseret i, at man diskuterer spørgsmålet mere bredt politisk – hvilke forskellige muligheder for indgreb der faktisk er til stede, afgifter, forslag, som vi har stillet, andre mulige forslag – men også i at få en afdækning af, hvad der måtte være af tekniske problemer i forbindelse med fjernelse af ikke bare blyet, men nok så meget også de andre forurenende stoffer, som det handler om.

Steffensen (KrF):

Jeg skal takke hr. Waldorff for de venlige bemærkninger og sige, at han har gættet ganske rigtigt. Kristeligt folkeparti kan helt tilslutte sig den fyldige redegørelse, som ministeren har givet.

Miljøministeren (Chr. Christensen):

Fru Margrete Auken var inde på nogle underlige tankegange – karakteristikken af tankegangene var fru Margrete Aukens egen – men de var nu ret interessante. Hun rejste spørgsmålet: hvad med børnene i den situation, vi er i?

Netop disse tankegange må tilsige os så hurtigt som muligt på så reelt et grundlag som muligt at finde en løsning på disse alvorlige spørgsmål. Det er baggrunden for, at Danmark er i front i denne sag. Det er vi, når det drejer sig om at støtte det vesttyske forslag. Vi prioriterer det endda så højt, at vi sammen med Vesttyskland måtte blokere en fælleserklæring fra miljøministrene ved sidste møde, fordi vi ikke kunne få indføjet en klar tilkendegivelse af, at der skulle arbejdes frem mod blyfri benzin nu. Jeg kan da sige, at jeg også har taget det frem i nordisk regie ved det sidste miljøministermøde, vi havde dér, og fik opbakning til at gå videre med sagen sydover.

Der er i debatten rejst nogle spørgsmål angående de internationale problemer, og jeg er meget glad for den forståelse, hr. Waldorff netop viste for de problemer, der kunne ligge her. Anvendelse af katalysatorer og blyfri benzin i personbiler må nok siges at være en velkendt teknik. Faktisk er det sådan, at omkring halvdelen af de biler, der produceres i dag, anvender denne teknik. Det er derfor et politisk problem, om man i dag vil skærpe kravene til udslippet af forurenende stoffer så meget, at der kræves anvendelse af katalysatorer og dermed blyfri benzin.

Før vi her i landet begynder at lovgive på dette område, finder jeg dog, at der er en række forhold, som vi bør have afklaret. Der skal være sikkerhed for, at danske biler, der kører i udlandet, kan købe blyfri benzin, ellers hjælper det jo ikke meget. Anvender man blyholdig benzin i forbindelse med katalysatorer, ødelægges katalysatoren, og herved forøges forureningen. Der er altså visse ting, der skal afklares.

Der er også et andet punkt, jeg godt vil tage frem, nemlig hvorledes kvaliteten af den blyfri benzin skal være. Skal vi vælge en løsning som den i USA, hvor oktantallet i blyfri benzin ligger omkring 92, og hvor man derfor er nødt til at sænke kompressionsforholdene i nye biler med øget brændstofforbrug som resultat, eller vil man vælge en løsning med højere oktantal?