

[Miljøministeren]

Disse problemstillinger medfører efter min opfattelse, at krav om anvendelse af katalysatorer og blyfri benzin kun kan gennemføres, såfremt tilpas mange lande er involverede. Om Norden og Vesttyskland er et tilstrækkelig stort område, er noget usikkert. Under alle omstændigheder finder jeg ikke, at vi bør gøre noget her i landet, før mulighederne for en fælleseuropæisk løsning er endeligt vurderet, eller før der er skabt klarhed over, hvad den vesttyske beslutning indebærer i praksis. Vores arbejde må altså ligge på det internationale område først og fremmest.

En afklaring af de europæiske tanker kan forventes forholdsvis hurtigt. Den arbejdsgruppe, som er nedsat af Kommissionen, skal levere en redegørelse om problemerne, som skal diskuteres på et miljøministermøde her i foråret 1984. Vi er altså tæt på. Det viser det, jeg har sagt her. Naturligvis vil møderne inden for EF rette de vesttyske initiativer op så meget som muligt, men før resultatet af disse diskussioner foreligger, finder jeg det altså ikke hensigtsmæssigt, at vi lovgiver her i Danmark.

Sverige og Schweiz indtager en særstilling i Europa, når der tales om krav til udslip af forurenende stoffer fra biler. De krav, der stilles i de to lande, er i dag ens; de er noget strengere end i de øvrige europæiske lande, men dog ikke nær så strenge som de amerikanske krav. I Schweiz har man truffet beslutning om en yderligere skærpelse fra 1986; i Sverige afsluttede bilafgaskomiteen i foråret 1983 en mangeårig undersøgelse med at anbefale følgende program: for det første, at man fra 1. juni 1987 skal have benzinstationerne opdelt med mindst to pumper, idet der skal leveres blyfri benzin fra den ene. Altså dér, hvor man på en benzinstation har to pumper, skal den ene have blyfri benzin. Benzinskatten vil man sænke med 20 øre pr. liter for den blyfri benzin. For det andet: de skærpede schweiziske krav indføres som obligatoriske krav. Fra 1988 parallelindføres de amerikanske 1983-krav, som kræver katalysatorer. Skatter og afgifter differentieres fra 1987 for at stimulere indkøb af katalysatorbiler. Der gøres altså ret meget i disse to lande.

Forslagene er for tiden til diskussion i Sverige. Det er uklart, hvad resultatet heraf bliver, men det fremgår af forslagene, at man også i Sverige finder, at det er nødvendigt, at

kravene skærpes i andre lande, før man vil gøre anvendelse af blyfri benzin og katalysatorer obligatorisk.

Jeg er spurgt også om de økonomiske forhold. Hvor meget betyder det at gå over til sådan noget, som der er tale om her? Det vil medføre økonomiske konsekvenser for den enkelte bilejer. Der kan blive tale om dels dyrere biler, dels forøget benzinforbrug, og endelig kan det få konsekvenser for benzinprisen.

Ifølge de oplysninger, der foreligger på nuværende tidspunkt, vil en katalysator installeret i en ny bil koste ca. 3.000 kr. Denne pris er ekskl. registreringsafgift.

Med hensyn til driftsudgifterne vil man nå til forskellige resultater, alt efter om man sammenligner med dagens situation eller man sammenligner med den situation, der kunne tænkes at foreligge i nær fremtid ved anvendelse af ny teknologi, der medfører væsentligt reduceret energiforbrug. Det er her helt afgørende for vurderingen af driftsudgifterne, hvorledes oktantal vil være for den blyfri benzin. Et højt oktantal medfører væsentlige konsekvenser for benzinprisen og mindre konsekvenser for energiforbruget. Det omvendte er tilfældet, såfremt man vælger en blyfri benzin med lavt oktantal.

Den danske oliebranche har for miljøstyrelsen udført beregninger, som tyder på, at man kan forvente stigninger i produktionsprisen for blyfri benzin med oktantal 92-93, det vil altså sige normalbenzinen, på 8-10 øre pr. liter. Der foreligger ikke danske beregninger over den samlede nettoeffekt, men både i Norge og i Sverige er der foretaget et større udredningsarbejde. Resultaterne af de her foreliggende beregninger indicerer, at anvendelsen af katalysatorer og blyfri benzin må forventes at medføre en årlig merudgift for den enkelte bilejer i størrelsesordenen 1.000 kr. i forhold til dagens situation.

Jeg siger tak til hr. Svend Heiselberg for tilslutningen til min redegørelse og også til tanken om at overveje differentierede afgifter. Jeg er også glad for hr. Waldorffs bemærkninger i den retning. Der er ingen tvivl om, at det ville kunne bringe os et skridt videre fremad mod ordnede forhold på dette område.

Hermed sluttede forhandlingen.