

[Miljøministeren]

Det svarer jo meget nøje til indholdet af det foreliggende beslutningsforslag. I Nordisk Ministerråd var vi også enige om, at beslutninger i de nordiske lande om indførelse af blyfri benzin og skærpede udslipskrav skulle træffes så hurtigt som muligt, men vi var dog af den opfattelse, at beslutningerne skulle træffes under hensyn til udbredelsen af blyfri benzin og sådanne skærpede udslipskrav i Europa.

Selv om forslagsstillerne har foreslået faste datoer, tror jeg egentlig ikke, at de er uenige med mig i, at forholdene bør være helt afklarede, i hvert tilfælde i Vesttyskland, før vi træffer endelige beslutninger her i landet.

Siden vi diskuterede det forrige beslutningsforslag den 8. december 1983, er der i øvrigt ikke sket de helt store ting i Europa. I Vesttyskland afventer man et udspil fra EF-Kommissionen. Dette var ventet i april måned, men så vidt jeg er orienteret, er der ikke sket noget endnu. I øvrigt er det mit indtryk, at man i Vesttyskland har erkendt vanskelighederne ved at indføre de foreslåede regler, uden at der forinden er foretaget en ændring af de gældende EF-direktiver. I hvert tilfælde diskuterer man i Vesttyskland i dag anvendelsen af økonomiske styringsmidler til at fremme indførelsen af katalysatorbiler og blyfri benzin.

Den vesttyske regering har afholdt flere møder med bilbranchen og oliebranchen, og de to brancheorganisationer har over for regeringen erklæret, at de tekniske muligheder for at anvende katalysator teknik og blyfri benzin er til stede. Bilbranchen har imidlertid stillet krav om, at der skal være to blyfri benzinkvaliteter på markedet, én med oktantal 96 og én med oktantal 92. Dette har oliebranchen erklæret for teknisk muligt. I modsætning til tidligere overvejelser ser det således ud til, at man i en overgangsfase skal operere med fire forskellige benzinkvaliteter, to blyfrie og to blyholdige, og dette kan jo give nogle tekniske problemer, som vi bør tage stilling til.

I Sverige har Bilavgaskommittén ændret sin anbefaling vedrørende den videre udvikling i Sverige. Man siger nu helt klart, at såfremt den vesttyske regerings beslutning gennemføres, vil man anbefale, at de amerikanske 1983-krav gennemføres som obligatoriske krav fra 1987. Tidligere anbefalinger gik på

anvendelsen af økonomiske styringsmidler til at fremme anvendelsen af katalysator teknik.

I Norge har regeringen i februar tilsluttet sig et forslag fra miljøministeren om, at der skal indføres katalysator teknik i Norge. Beslutningen er nu betinget af, at en tilsvarende beslutning tages i et rimeligt antal andre lande.

Jeg finder, at der endnu er så mange uafklarede spørgsmål i denne sag, at jeg, selv om jeg som tidligere nævnt er positiv over for ideen i det fremsatte forslag, ikke på nuværende tidspunkt kan anbefale at stemme for forslaget. Jeg synes også, at introduktionen af katalysatorbiler og blyfri benzin bør koordineres i hvert fald inden for de nordiske lande, og jeg kan da afslutningsvis om dette punkt tilføje, at jeg sammen med mine nordiske miljøministerkolleger ved det tidligere nævnte møde i Stockholm har pålagt den nordiske embedsmandskomite at samordne de nordiske landes videre arbejde på dette område.

Det fremsatte beslutningsforslag omfatter imidlertid også spørgsmålet om fastsættelse af krav til indholdet af gasformige forureninger fra tungere dieseldrevne køretøjer. Det foreslås at anvende de krav, der for nylig er gennemført i Californien. Efter hvad jeg har fået oplyst, er det kun i USA og Japan, at der i dag er fastsat krav til udslip af gasformige forureninger fra tunge køretøjer. Der er udarbejdet et regulativ af FNs økonomiske kommission for Europa, ECE, men de værdier, der er fastsat heri, er ikke af bindende karakter. For øvrigt er de så milde, at så godt som alle moderne dieselmotorer kan overholde disse krav uden problemer. De føderale amerikanske krav, der gælder i dag, er heller ikke særlig strenge. I henhold til målinger foretaget i Sverige overholder de fleste af dagens dieselmotorer disse krav. Det skønnes, at en indførelse af disse krav højst vil sænke det gennemsnitlige emissionsniveau med 10-15 pct.

De skærpede krav, der er indført i Californien fra og med 1984, modeller for emission af kulbrinte og kvælstofoxider, kræver anvendelse af meget avanceret teknik, og de foranstaltninger, der må tages i brug, vil sandsynligvis påvirke både motorens maksimumeffekt og brændstofforbrug i negativ retning. Jeg mener ikke, at vi her i Danmark som eneste område uden for Californien bør