

[Miljøministeren]

indføre disse krav. Udviklingen må koordineres i hvert tilfælde med de øvrige nordiske lande, som jeg sagde før, og jeg kan derfor heller ikke på dette område anbefale, at man følger forslagsstillerne.

Jeg kan sammenfatte mine synspunkter med hensyn til dette beslutningsforslag således: den danske regering har sammen med de øvrige nordiske lande fastlagt en fælles holdning til dette spørgsmål. Jeg lægger stor vægt på denne enighed, fordi den stiller os stærkere i forhandlingerne om en international beslutning om indførelse af blyfri benzin og katalysatorbiler. Jeg kan endvidere love, at Danmark i EF aktivt vil arbejde for sagen, og at Danmark her vil være på linje med de vesttyske bestræbelser. Men jeg må afvise dette beslutningsforslag, ikke fordi jeg er uenig i dets hensigt, men fordi det lige nu drejer sig om at opnå konkrete resultater i det internationale samarbejde, mens der ikke er behov for vedtagelse af programklæringer.

Camre (S):

Socialdemokratiet er medforslagsstiller til det foreliggende forslag til folketingsbeslutning, og jeg skal anbefale det til vedtagelse.

Jeg skal i øvrigt benytte taletiden til at sige et par ord om, hvad dette forslag ikke indeholder, for det er jo elementer, som ikke er indeholdt i forslaget, der har domineret debatten om det.

Det er for det første ikke et påbud om, at alle biler fra den 1. januar 1986 skal kunne køre på blyfri benzin, men kun om, at nye biler, der indregistreres efter denne dato, skal kunne få muligheden for at købe blyfri benzin, hvis de er indrettet til at køre med den. Det ville jo være ret urimeligt, om Europas største billand, Vesttyskland, skulle være i stand til at markedsføre biler fra den 1. januar 1986, der er beregnet på helt blyfri benzin, men at man, når disse biler sælges i Danmark, ikke kunne få den blyfri benzin at hælde på dem. Så ville fordelene jo forsvinde.

Det er heller ikke et forslag om, at alle biler, hverken gamle eller eksisterende biler eller nye biler, fra den 1. januar 1986 nødvendigvis skal have en katalysatorisk efterbrænder. Det har været hovedargumentet, som jeg har set visse af disse motorjournalister og andre særligt bilinteresserede mennesker fremføre, at nu skulle vi alle sammen

tvinges til at køre med katalysator. Det argument, man så har ført frem, var, at det ville hindre en fornuftig udvikling, fordi bilfabrikkerne jo forsker så vældig meget i dette her, og de vil nu ved ændring af kompressionsforhold og motorrum og indsugningskanaler, og hvad ved jeg, være i stand til uden efterbrænder at opnå lige så gode resultater eller i hvert fald næsten lige så gode resultater. Men kommer man med dette forslag og siger: nu skal I alle sammen have efterbrænder, så går den tekniske udvikling i stå, og så vil virksomhederne ikke udvikle disse forureningsfri motorer.

Jeg må sige, at de, der argumenterer på den måde, altså ikke har læst forslaget. Forslaget siger ikke noget om, hvilken metode der skal anvendes for at få forureningen ned, og kan en fabrik konstruere en motor, der uden anvendelse af efterbrænder kommer ned på en lav forureningsgrad, er det så meget desto bedre. Det er en understregning af et krav om, at sådanne forsøg skal intensiveres, og hvis man ikke ved ændringer i motor-konstruktioner kommer langt nok fremad, må man regne med, at der skal monteres en efterbrænder. Vi ved jo, at der er nogle lande, der forsker virkelig stærkt i dette her. Amerikanerne forsker stærkt, japanerne gør det, tyskerne gør det, men vi ved også, at det ligger noget ringere i store billande som Frankrig og Italien.

Vi finder altså, at det er nødvendigt med en lovgivning af denne art. Vi finder også, at det er rigtigt, som ministeren siger, at samordne vore bestræbelser med Sveriges og Vesttysklands og for så vidt med de nordiske landes, fordi vi jo er for små til på dette område at gå enegang, og det skal såmænd ikke komme an på et par datoer i dette forslag, hr. minister. Det kan vi såmænd nok snakke om. Men man skal ikke tro så godt om bilindustrien, at den flytter sig og foretager disse væsentlige ting, uden at der er et pres fra politikerne.

Det sidste, jeg vil sige, er, at endnu en af de ting, som man i bilbranchen har hidset sig vældigt op over, er, at dette her kunne risikere at betyde, at det blev 1.000 kr. dyrere om året at køre i bil. Hertil må jeg nok have lov at sige, at i Vesttyskland er det sådan, at hvert andet træ nu er truet af skovdøden, og herhjemme er vi også ved at se disse virkninger på miljøet. Børn bliver blyforgiftede, især