

[Waldorff]

må dog gå ud fra, at Vesttyskland i mellemtiden vil søge at få ændret eller fjernet ovennævnte direktiv. Samtidig tilkendegiver Vesttyskland, at de tekniske problemer ved at gå bort fra blytilsætning nu er løst. At domme efter de foreløbige pressemeddelelser vil man løse dem ved at lade alle nye biler køre på lavoktanbenzin. Problemet kunne også løses ved at tilsætte andre oktantalforhøjende komponenter, f.eks. metanol.

Dermed er argumenterne for at vente længere i hvert fald væk. Det har naturligvis aldrig været VS' opfattelse, at Danmark skulle vente på EF i denne sag, hvor EF klart udgør bagtroppen i forhold til USA og Japan, som i mange år har krævet blyfri benzin og efterbrændere på nye biler. For nylig foreslog en engelsk regeringskommission, at England skulle gøre det samme.

Det skulle ikke være nødvendigt at gentage argumenterne for at få fjernet bly fra benzin. Kravet om efterbrændere er også meget velbegrunderet i Danmark. Disse vil fjerne mange af de giftige og kræftfremkaldende forbindelser fra udstødningen, såsom kulilte og kulbrinter. Således viste en undersøgelse af luften i Nørrebrogade i 1982, at indholdet af mutagene, dvs. arvelighedsændrende stoffer, var lige så højt som i de mest forurenede amerikanske storbyer.

Besvarelse (2/8 83):

Miljøministeren (Chr. Christensen):

Bilen er en væsentlig forureningskilde i dagens samfund, og jeg er interesseret i, at denne forurening bliver nedbragt så meget som muligt.

Forudsætningerne for en vidtgående rensning af udstødningsgasserne er installation af katalytiske efterbrændere, således som det i dag kendes fra USA og Japan, og dette kræver – således som det også fremgår af spørgsmålet – anvendelse af blyfri benzin.

Jeg har ved flere lejligheder givet udtryk for, at det er min opfattelse, at de problemer, der er forbundet med indførelse af blyfri benzin og krav om katalytiske efterbrændere, er af en sådan karakter, at der kræves et bredt internationalt samarbejde, bl.a. på grund af de problemer, der ellers vil opstå i forbindelse med grænseoverskridende trafik.

Jeg finder det derfor rigtigst at få vurderet mulighederne for fælles europæiske tiltag, før

der træffes vidtrækkende danske beslutninger.

For så vidt angår blyfri benzin er de danske synspunkter senest fremført i en fælles note, som blev afleveret ved miljøminister-mødet i EF den 16. juni 1983 af Vesttyskland, England, Holland og Danmark. I noten opfordrer de nævnte landes regeringer Rådet til at indgå en principaftale om, at bly i benzin fjernes så hurtigt som muligt i EF. På baggrund af dette initiativ har Kommissionen nedsat en arbejdsgruppe, som inden 1. marts 1984 skal fremlægge en rapport vedrørende de tekniske og økonomiske konsekvenser af en fjernelse af bly fra benzin.

Den vesttyske regeringsbeslutning om indførelse af katalysatorbiler fra 1986 er bl.a. begrundet i de meget store problemer, som i dag konstateres i de vesttyske skove. Man mener, at forureningen fra biler (især kvælstofoxider) bidrager hertil.

Hvorledes beslutningen kan føres ud i livet, er på nuværende tidspunkt uklart, men det vil kræve ændring af 2 EF-direktiver, som omhandler disse spørgsmål.

Det ene af direktivet omhandler det maksimalt tilladte blyindhold i benzin. I henhold til dette direktiv er det ikke tilladt de enkelte medlemsstater at fastsætte lavere maksimalgrænser end 0,15 g bly pr. l. Som det fremgår af det foregående, er dette punkt taget op af EF-miljøministrene.

Det andet direktiv omhandler tilladte udslip af kulilte, kvælstofoxider og kulbrinter. I henhold til dette direktiv kan intet land nægte ibrugtagning af biler, der overholder de i direktivet anførte værdier. Direktivet er netop revideret og grænseværdierne er blevet skærpede, men dog ikke så meget, at der kræves katalytisk rensning.

Det må formodes, at den regeringsbeslutning, som er truffet i Vesttyskland, vil medføre et pres fra vesttysk side for at få ændret de nævnte direktiver, og jeg vil sørge for, at vi fra dansk side støtter disse bestræbelser i videst muligt omfang.

Spm. nr. S 1474

Til *landbrugsministeren* (25/7 83) af:

Askjær Jørgensen (FP):

»Vil ministeren oplyse, om der eksisterer en fond på ca. 450 mill. kr., hidrørende fra