

negativ virkning, hvad angår kvælstofilter og muligvis også formaldehyd. Derfor foreslås i en overgangperiode anvendt de californiske krav, som ikke indebærer katalysatorer. Disse krav anbefales også af Naturvårdsverket i Sverige. Da denne del af forslaget er mindre vidtgående end katalysatorer og blyfri benzin – og samtidig er presserende af sundhedsmæssige grunde – foreslås det gennemført allerede fra 1. juli 1985.

Der er grund til at tro, at man fra omkring 1987/88 kan anvende moderne katalysatorer på dieselmotorkøretøjer.

Man vil altså i en kortere periode være nødt til at acceptere, at dieseldrevne køretøjer bliver væsentlig mere forurenende end de benzindrevne. Der er derfor i forslaget sat en vægtgrænse, således at kun tungere køretøjer må indrettes efter de mere lempelige krav.

Der er fra Teknologisk Instituts (TIs) afdeling for automobilteknik rejst kraftig kritik af et forslag til folketingsbeslutning om forurening fra motorkøretøjer, som blev fremsat den 11. november 1983. TIs kritik har især gået på følgende 4 punkter:

- 1) katalysatorer er for dyre (ca. 3.000 kr.),
- 2) de holder for kort tid (2–3 år),
- 3) de vil sandsynligvis ikke blive udskiftet, når de er defekte, og når der så køres med »udbrændte« katalysatorer, vil forureningen tværtimod blive værre, end hvis man ikke havde brugt katalysatorer,
- 4) brændstofforbruget vil vokse med ca. 10 pct.

Hertil kan anføres:

- ad 1) Forslagsstillerne finder ikke, at 3.000 kr. er et voldsomt stort beløb i forhold til prisen på en ny bil. Samtidig foreslår vi, at beløbet udlignes ved en afgiftssænkning, så det ikke rammer forbrugerne eller stiller de mere forurenende brugte biler bedre i konkurrencen. Naturvårdsverket har beregnet, at alene de sparede omkostninger i sundhedssektoren ved den forventede nedgang i luftforureningen er tilstrækkeligt til, at det samfundsøkonomisk kan betale sig at indføre katalysatorer. Dertil kommer de menneskelige gener, skader på træer (som følge af

bilernes bidrag til forsureningen) og afgrøder (på grund af ozonforureningen).

Den nævnte afgiftssænkning må dog kombineres med en nøje kontrol med, at der ikke fastsættes kunstigt høje priser på hverken katalysatorer eller blyfri benzin.

- ad 2) Det er teknisk muligt at konstruere katalysatorer, så de holder mindst 5 år ved normal kørsel. Dette skal sikres ved forslaget om, at det bliver producentens/importørens ansvar, at katalysatoren holder de første 5 år eller 80.000 km.
- ad 3) Dette skal forhindres ved hjælp af et periodisk syn, f.eks. én gang om året. Dette kunne med fordel kombineres med et syn på andre dele, f.eks. sikkerhedssystemer, men det er ikke nogen forudsætning for dette forslag, at et sådant syn indføres.

Naturvårdsverket har vist, at efter de 5 år eller 80.000 km har katalysatorerne ganske vist en nedsat effekt, men de er stadig bedre end de øvrige systemer til forureningsbegrænsning, som er på markedet.

- ad 4) Det er en ofte anvendt påstand fra bilindustrien, at brændstofforbruget øges med 1–1,4 pct., hver gang oktantallet sænkes med 1 point. Dette gælder imidlertid kun, hvis man regner i liter benzin. Man bør i stedet se på den mængde råolie, der går til fremstillingen, og så kommer man frem til, at oktán 95 er det brændstoføkonomisk optimale. Ved en sænkning til oktán 93 vil der altså kun være tale om et øget forbrug på 2–3 pct. Efter Naturvårdsverkets vurdering modvirkes denne forøgelse af en sænkning som følge af selve katalysatoren, og de anslår, at brændstofforbruget alt i alt vil være uændret  $\pm$  5 pct. Men uanset usikkerheden kan man fastslå, at hvis der sker en mindre forøgelse, skyldes det overgang til blyfri benzin, mens katalysatorer tværtimod medvirker til besparelse.

Forslaget til folketingsbeslutning er en delvis genfremsættelse af et i folketingsåret 1983–84 (1. samling) fremsat forslag, se Folketingstidende 1983–84 (1. samling), forhandlingerne sp. 1658 og 3184 samt tillæg A sp. 1143.