

[Anne Grete Holmsgård]

nedbringe forureningen fra bilerne, fra trafikken, så meget som overhovedet muligt. Den konservative ordfører tilsluttede sig det, venstres ordfører tilsluttede sig det, og ministeren tilsluttede sig det, men så kom problemerne.

Problemet består i, at EF har et direktiv, der forbyder brugen af blyfri benzin. Hvis man ikke havde det elendige direktiv, tror jeg faktisk ikke, der ville være nogen problemer med at få dette beslutningsforslag igennem og få gennemført den lovgivning, som er nødvendig.

Man kan naturligvis diskutere frem og tilbage, om man skal bruge den eksisterende teknik, de katalytiske efterbrændere, trevejskatalysatorerne – et frygteligt ord – men faktisk fungerer de jo i USA, og de har fungeret i mange år. Man har haft regler om blyfri benzin siden 1975 både i Japan og i USA, og de fungerer faktisk ganske udmærket. Der kører man på katalysatorer, fordi det er nødvendigt, hvis man skal have blyfri benzin.

Der er nogle, der har holdt sig til den mere tekniske debat, og jeg tror, det var hr. Svend Åge Petersen, der sagde, at man muligvis i løbet af ganske få år – 2, 3, 4 år – ville være i stand til at gennemføre en anden teknik. Jeg tror ikke på, at man er i stand til at gennemføre den så hurtigt, og jeg har bemærket, at Michael Walsh fra den amerikanske energistyrelse på et pressemøde, som miljøstyrelsen afholdt i mandags, bl.a. sagde, at han ikke mente, der stod noget alternativ til de katalytiske efterbrændere umiddelbart for døren.

Men kravene i beslutningsforslaget er jo også stillet på den måde, at man skal nedbringe forureningen med anvendelse af katalytiske efterbrændere svarende til den bedste kendte teknik i dag, nemlig trevejs efterbrændere, og det betyder jo, at man ikke udelukker, at der kan komme en anden teknik på markedet. Tværtimod tror jeg, at man fremskynder udviklingen af teknikken, i det øjeblik man vedtager dette krav, for så vil bilindustrien være langt mere interesseret i at udvikle en sådan teknik, end hvis man ikke har dette krav.

Ud over det er der blevet rejst nogle spørgsmål om de såkaldte californiske krav til dieseldrevne køretøjer. Når vi ikke foreslår, at der skal katalytiske efterbrændere på disse, skyldes det, at det giver for dårlige re-

sultater. Hvis man bruger trevejs efterbrændere, giver det nogle u hensigtsmæssige resultater, det forøger faktisk forureningen. Så kunne man bruge etkammersystemer, men det er også dårligt, og de skrappeste regler, der eksisterer, er dem, der findes i Californien i dag.

Jeg var ikke særlig glad for, at ministeren nævnte de grænseværdier – for de er jo kun vejledende – der er opstillet af AECE, for de er så rummelige, at de giver mulighed for at svine og forurene mere end det, man gør i dag med bilerne. De er helt utilstrækkelige. Men det er klart, at diskussionen om kravene til de dieseldrevne køretøjer egner sig bedst til at blive taget i udvalget.

Man skal ikke underkende – specielt ikke, når man, som vi gør i øjeblikket, i miljøudvalget behandler spørgsmålet om forsuring – at biltrafikken, når det gælder NOX-udslippet, nitratforureningen eller de nitrose gasser, bidrager med en tredjedel af det totale udslip, og det er en meget væsentlig forureningskilde. Ud over det bidrager bilerne jo med kulilte og kulbrinter, med partikler og med en lang række stoffer, som er kræftfremkaldende, bl.a. de polyaromatiske stoffer, og det er fantastisk vigtigt at få det begrænset.

Jeg mener, det er vigtigt, at vi herhjemme vedtager noget nu, at vi vedtager at indføre disse regler. Efter min mening skal de indføres fra 1986 for at øve det politiske pres, der skal til, for at de bliver indført i hele Europa. De er nok vedtaget i Vesttyskland, men det er under nogle bestemte betingelser. Det er klart, at der ligger et signal i den resolution, der blev vedtaget af miljøministrene på Nordisk Råds møde den 28. februar 1984. Så vidt jeg ved, har man vedtaget nogle lignende regler i Østrig for ganske nylig, og jeg synes ikke, der er noget at betænke sig på med hensyn til at vedtage disse regler. For min skyld kunne man også sætte dem i kraft uden videre. Jeg har ikke så meget tilovers for EF-direktiver, som forhindrer os i at gøre noget fornuftigt. Jeg synes faktisk, det er yderst betænkeligt, hvis man bøjer sig for den type direktiver.

Jeg synes i det hele taget, det er betænkeligt at bøje sig for direktiverne fra EF, men jeg vil da gerne gå ind i en diskussion af, hvad det er for nogle direktiver, men her foreligger der et direktiv, som helt klart forhin-