

Bemærkninger til forslaget

Forslaget skal ses i forlængelse af forslag til folketingsbeslutning om forurening fra motorkøretøjer, fremsat af VS, S og SF den 3. april 1984 (Folketingstidende 1983-84, 2. samling, forhandlingerne sp. 3519 og 5602 samt tillæg A sp. 3751), som fik tilslutning af miljø- og planlægningsudvalget i dets beretning af 24. maj 1984. Udvalget tilsluttede sig således, at der skulle stilles krav svarende til de i forslaget nævnte. Udvalget forudsatte dog, at kravene kunne gennemføres uden at komme i konflikt med EF.

Det har siden vist sig, at EF stadig lægger store hindringer i vejen for, at bilerne gøres mere miljøvenlige. Forslagsstillerne anser det derfor for naturligt, at de offentlige danske myndigheder, som råder over en betydelig bilpark, selv går i spidsen og anvender den mest miljøvenlige teknik, som er på markedet. Dette vil give betydelige driftserfaringer med denne type af forureningsbegrænsende foranstaltninger under danske forhold, foruden at det i sig selv vil have en miljømæssig effekt og formodentlig også en afsmittende virkning på det øvrige samfund. Forslaget skal endvidere ses i sammenhæng med forslag til lov om ændring af lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v. (Præmiering af miljøvenlige biler) (L 192), fremsat den 11. marts 1986 af SF og VS, der indebærer en afgiftsdifferentiering til fordel for miljøvenlige motorkøretøjer.

Særligt for personbiler og andre køretøjer under 3 tons henvises der i det ovenfor omtalte beslutningsforslag til de seneste amerikanske krav til udstødningen. Det er disse krav, som for de benzindrevne køretøjer i dag forudsætter anvendelse af trevejskatalysatorer. Men nærværende forslag vil ikke hindre, at kravene i fremtiden overholdes med en anden teknik, f.eks. lean burn-forbrænding kombineret med en oxiderende katalysator, eller at

man skifter til et andet brændstof, f.eks. autogas, hvor kravet kan overholdes ved mere simple foranstaltninger.

For dieseldrevne personbiler kan disse krav til kulilte, kulbrinter og kvælstofoxider også ret let overholdes, men det må præciseres, at også her skal det seneste amerikanske partikelkrav overholdes. Dette er fra 1985 blevet nedsat fra 0,37 til 0,12 g/m³, og det er altså sidstnævnte værdi, der skal overholdes.

Samme partikelkrav bør gælde for de tungere køretøjer (3 tons og derover). Her henvises i øvrigt til de californiske 1984-krav til kulilte, kulbrinter og kvælstofoxider. Disse kan ved dieseldrift opfyldes ved recirkulation af udstødningen (EGR-teknik) kombineret med forskellige motortekniske foranstaltninger, eventuelt yderligere kombineret med en oxiderende katalysator. Men de vil også kunne opfyldes ved at indrette køretøjet til autogas kombineret med nogle mere simple foranstaltninger.

Kravene skal ikke alene gælde for de »rene« offentlige institutioner, men også for selvejende institutioner, der får mere end 50 pct. i driftstilskud fra det offentlige, og for selskaber, hvor det offentlige ejer mere end 50 pct. af indskudskapitalen. Det vil således gælde for en lang række energi-, transport- og renovationselskaber. Endvidere skal det gælde for køretøjer hos private firmaer, som via et kontraktforhold er bundet til udelukkende at betjene offentlige institutioner. Det sidste krav er medtaget for at sikre, at disse miljøkrav ikke kan omgås gennem en privatisering af transportopgaver for offentlige institutioner. Forslagsstillerne skal dog samtidig præcisere, at såfremt folketinget samtidig vedtager lovforslag nr. L 192, der indebærer en afgiftsdifferentiering til fordel for miljøvenlige biler, vil der ikke være noget økonomisk incitament til at omgå disse miljøkrav.