

[Svend Åge Petersen]

havde iværksat et udredningsarbejde til belysning af de mange problemer, som hele dette miljøspørgsmål medfører.

Ministeren udtrykte dengang også, at regeringen ville tage stilling til, hvilke initiativer der bør tages på området, når det fællesministerielle udredningsarbejde var afsluttet.

Socialdemokratiet ved udmærket godt, at dette udredningsarbejde ikke er afsluttet endnu, og derfor er det i virkeligheden et lidt forkert eller måske malplaceret tidspunkt at fremkomme med dette beslutningsforslag på. En reklameværdi kan det naturligvis altid have for Socialdemokratiet.

Hvorfor skal vi så egentlig afvente færdiggørelsen af det omtalte udredningsarbejde? Det skal vi, fordi dette arbejde skal give os svar på bl.a. følgende 10 spørgsmål:

- Hvor lang tids levetid har det forureningsbegrænsende udstyr?
- Hvordan fungerer udstyret ved misligholdelse?
- Hvordan fungerer udstyret, hvis der f.eks. ved en fejl bliver fyldt blyholdig benzin på bilen?
- Stiger brændstofforbruget, efter at det forureningsbegrænsende udstyr er monteret?
- Stiger brændstofforbruget, hvis det forureningsbegrænsende udstyr er defekt?
- Hvordan kan det kontrolleres, om udstyret virker efter hensigten?
- Hvilke krav skal der stilles til det anvendte brændstof?
- Indeholder det aktuelle forureningsbegrænsende udstyr nogen stoffer, som kan give os nogle andre miljømæssige problemer, når det efter brugen skal bortskaffes?
- Kan alle de nødvendige råvarer, der skal bruges ved fremstilling af det forureningsbegrænsende udstyr, fremskaffes fra lande, som vi kan få Folketingets flertalsbeslutning til at importere fra, eller skal vi til at bruge materialer, der kun eller hovedsagelig findes i Sydafrika?
- Har vi i dag en teknisk gennemtænkt løsning på forureningsbegrænsende udstyr til biler med dieselmotorer? Det er jo faktisk sådan, at i udstødningen på dieselmotorer er der flere kræftfremkaldende stoffer end i udstødningen fra biler med benzinmotorer.

Ved lidt eftertanke er jeg sikker på, at der kan fremfindes yderligere forhold, som bør

afklares, inden regeringen fremkommer med et forhåbentlig meget gennemarbejdet forslag til, hvordan man har tænkt sig, at dens egen principbeslutning fra december 1984 skal udmøntes i praksis. Denne, synes jeg, meget væsentlige principbeslutning siger, hvis nogen skulle have glemt den, at alle nye personbiler, som fra 1989 udbydes på det danske marked, skal overholde de nuværende amerikanske emissionskrav.

I Det Konservative Folkeparti er vi indstillet på at hjælpe regeringen med at fastholde denne principbeslutning, og personlig er jeg ikke i tvivl om, at også økonomiske incitamenter er et af de redskaber, der skal til, for at vi kan få reduceret forureningen fra vore biler.

Jeg er endvidere af den opfattelse, at det absolut skal undgås, at man opbygger et stort og dyrt kontrolapparat med årlige bileftersyn og andre belastende offentlige instanser med mange ansatte i uproduktive kontrolstillinger.

Det er meget bevidst, at jeg ikke har brugt ordet »katalysator«, eller som det måske rettelig efterhånden hedder i den tekniske udvikling: elektronisk styret trevejskatalysator. Det skyldes, at vi i Det Konservative Folkeparti har den opfattelse, at der i det lovgivende arbejde ikke skal angives, hvilket isenkram bilerne skal udstyres med, men derimod fastlægges, hvilke krav vi skal stille til den maksimale tilladelige forurening. Så skal bilfabrikanterne nok forsøge i og nok udvikle det tekniske udstyr, vi skal bruge.

Det Konservative Folkeparti afventer med interesse afslutningen på det omtalte udredningsarbejde, og derfor kan vi naturligvis ikke på nuværende tidspunkt gå ind for dette socialdemokratiske beslutningsforslag.

#### Skrumsager Skau (V):

Som det allerede er nævnt, er det en gennemførelse fra tidligere, og jeg tror ikke, den har særlig stor reklameværdi for Socialdemokratiet. Vi føler i allerhøjeste grad, at vi kunne afvente det udredningsarbejde, som allerede er i gang.

I det forslag, vi har foran os, er der to ting, vi skal tage stilling til. Den ene er en fritagelse for indregistreringsafgiften på katalysatorer, som jeg umiddelbart synes er fornuftig, men jeg vil selvfølgelig afvente det