

[Miljøministeren]

»De første udstødningsnormer for bilers forurening blev fastsat i 1970. Siden er normerne blevet skærpet i flere omgange. I praksis har de vedtagne skærpelser medført, at udslippet af kulilte (CO) og kulbrinter (HC) fra det enkelte køretøj er blevet reduceret, mens skærpelsen af grænseværdien for kvælstofoxider (NO_x) ikke i praksis har haft nogen effekt. De fleste udenlandske undersøgelser viser endog, at 1989-bilerne giver et større udslip af NO_x (udtrykt i gram pr. kilometer) end 1969-bilerne.

Ved de beregninger, der er udført på Danmarks Tekniske Højskole (jf. besvarelsen af spørgsmål nr. S 703), har man regnet med følgende emissionsfaktorer (g/km ved bykørsel):

	CO	HC	NO _x
1969	35	2,5	1,4
1974	35	2,5	1,4
1979	33	2,5	1,4
1984	20	2,2	1,4
1989	20	2,2	1,4
US-normer (ved samme forhold)	5	0,6	0,6«

Spm. nr. S 709

Til miljøministeren (30/3 89) af:

Glistrup (FP):

»Hvor vidt indebærer regeringens formentlig EF-stridige katalysatorpolitik, at Danmark skal forbruge yderligere sydafrikansk rhodium?«

Begrundelse

EF-haderpartiet SF's dominans over regeringen – også på bilosområdet – har som bekendt medført, at den effektive EF-bilforureningsbekæmpelse nu i Danmark skal erstattes af en anti-EF-politik, der frembyder store problemer for forsøgene på at opnå renere danske miljøer.

Et af de få lyspunkter synes at være, at vi får forbedret vort forhold til Sydafrika, idet de katalysatorer, som regeringen nu reelt får gjort lovpligtige, kun kan produceres med anvendelse af metallet rhodium, og på det metal har Sydafrika næsten verdensmonopol. Markedsandelen er 95 pct., de resterende 5 pct. kommer fra Sovjet, der ikke eksporterer stoffet.

Miljøministerens svar på nærværende spørgsmål vil forhåbentlig afsløre, at det træng-

te og uretfærdigt forfulgte Sydafrika vil score en stor ekstragevinst, hver gang yderligere tusind biler bliver forsynet med de fjollede katalysatorer.

Svar (6/4 89):

Miljøministeren (Lone Dybkjær):

Jeg har forelagt spørgsmålet for Miljøstyrelsen, der har oplyst følgende, hvortil jeg kan henholde mig:

»De nye danske normer er udformet således, at de sætter øvre grænser for, hvor meget et køretøj må udsende af forskellige stoffer. Der indgår således ikke krav om brug af katalysatorer. I praksis har det imidlertid vist sig, at kravene i dag kun kan opfyldes ved anvendelsen af katalysatorer.

Katalysatorerne vil blive installeret i køretøjerne i forbindelse med fabrikationsprocessen, og der bliver således ikke tale om dansk produktion.

Det kan i øvrigt oplyses, at det vil være muligt at fremskaffe f.eks. rhodium fra andre lande end Sydafrika. Således importerer Japan ca. halvdelen af den anvendte rhodium fra Sovjetunionen.«

Spm. nr. S 710

Til miljøministeren (30/3 89) af:

Glistrup (FP):

»Har medlem af EF-Parlamentet Lars Poulsen ret i, at årlige bilmotorjusteringer er bedre end særlige danske katalysatorregler?«

Begrundelse

Et af regeringspartiernes medlemmer i EF-Parlamentet – der ikke har samme dispositioneret over Danmarks Radio som sine kolleger i SF og i den såkaldte Folkebevægelse – skriver i et uanseligt læserbrev i et uanseligt blad:

»En del af udstødningsproblemet kan løses ved en årlig motorjustering af alle biler i Danmark. En sådan motorjustering vil kunne gennemføres på alle autoriserede værksteder for ca. 200 kr. En lille mærkat i forruden kunne tjene som bevis for, at bilen er motorjusteret.

En årlig motorjustering vil give en umiddelbar miljøforbedring på ca. 20 pct. Det vil ikke være i konflikt med EF-reglerne, og det vil skabe dansk arbejde. Særlige danske katalysator-