

[Glistrup]

regler vil kun skabe en miljøforbedring, hvis de kontrolleres, og kontrollen er urealistisk dyr: 8.000 kr. pr. bil.«

Denne sidste oplysning sættes i relief ved, at defekte katalysatorsystemer giver mere forurening end biler helt uden katalysatorer, jf. Folketingets forhandlinger for 24. marts 1988 (spalte 8887).

Når man betænker, hvordan SF i sit usaglige had til EF (og til bilfolket) pisker regeringen rundt i bilosmanegen (senest med B 28 og L 135), var det dog rart at få miljøministeren i Lars Poulsen-partifælleregeringen til på skrift at beskrive sine opfattelser af fordele og ulemper ved de to systemer sat op mod hinanden.

Svar (6/4 89):

Miljøministeren (Lone Dybkjær):

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

»En årlig justering af bilparken vil ganske givet influere på forureningstilstanden. Laboratoriet for Energiteknik på Danmarks Tekniske Højskole har undersøgt dette spørgsmål for Miljøstyrelsen i 1987, og af konklusionen fremgik, at man for biler uden katalysatorer kan forvente en reduktion i udslippet af kulilte (CO) på 10–30 pct. og en reduktion i udslippet af kulbrinter (HC) på 5–20 pct. Til gengæld må man forvente en stigning i udslippet af kvælstofoxider (NO_x) på 0–10 pct. Disse konklusioner stemmer godt overens med konklusionerne i tilsvarende udenlandske undersøgelser.

Til sammenligning vil reduktionen af alle stoffer blive omkring 80 pct. ved indførelse af US-normerne. Dette tal bygger selvfølgelig på, at de installerede katalysatorer behandles i henhold til forskrifterne. For at sikre dette kan en periodisk kontrol være hensigtsmæssig.

I Vesttyskland, Sverige og Schweiz arbejdes der således på at få defineret procedurer for periodisk kontrol af katalysatorbiler. I Sverige og Schweiz regnes med, at en periodisk kontrol vil kunne udføres for omkring 100 kr. I Danmark er Teknologisk Institut ved at udarbejde en udrådning om spørgsmålet for Miljøstyrelsen. Når denne foreligger, vil det blive vurderet, om der skal gennemføres en kontrol af katalysatorbiler, og om kontrollen skal udvides til at omfatte alle biler.

Udenlandske undersøgelser tyder i øvrigt ikke på, at en bil, hvor katalysatoren af en eller anden grund ikke fungerer, skulle forurene mere end biler uden katalysatorer.«

Spm. nr. S 711

Til miljøministeren (30/3 89) af:

Glistrup (FP):

»Hvilke praktiske og økonomiske problemstillinger påføres bilejerne, såfremt de påtvinges elektronisk benzinindsprøjtning?«

Begrundelse

Den 17. marts 1989 vedtog Folketinget (mod CD's og Fremskridtspartiets stemmer), at der fra 1. oktober 1990 skal gælde katalysatormani »svarende til USA-normer«.

Skatteministeren har imidlertid 18. januar 1989 (Skatteudvalgets L 135 bilag 8) oplyst, at »USA-normerne ikke kan realiseres uden elektronisk benzinindsprøjtning«.

Derfor er det et selvstændigt problem i hele katalysatormiseren at få analyseret, hvad sådanne tingester kan udløse af ulykker for det i forvejen af det nævnte folketingsflertal hårdt plagede danske bilfolk.

Svar (6/4 89):

Miljøministeren (Lone Dybkjær):

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

»Sammenlignet med den almindelige karburator er elektronisk brændstofindsprøjtning en mere moderne og avanceret metode til at fremstille blandingen af benzin og luft, før denne føres ind i forbrændingskammeret.

Mere end 50 pct. af alle europæisk producerede biler er i dag forsynet med elektronisk brændstofindsprøjtning, og andelen er stignende. Af de biler, der leveres til det danske marked, er udbredelsen dog væsentlig mindre (under 10 pct.). Årsagen er formentlig de høje afgifter, som hidtil har gjort denne teknologi uforholdsmæssig dyr.

De nye regler for registreringsafgiften (L 135) indebærer imidlertid, at merudgiften for elektronisk indsprøjtning og trevejskatalysator reelt ikke bliver pålagt registreringsafgift.«