

[Justitsministeren]

tiet skal søges udvidet til også at dække Storkøbenhavn.

Justitsministeriet har anmodet Rigspolitichefen om at foretage det videre fornødne. Sagen er for tiden under behandling hos Rigspolitichefen, der har taget initiativ til at tilvejebringe retningslinier for, at der successivt indføres en sådan landsdækkende ordning.

Spm. nr. S 715

Til *industriministeren* (30/3 89) af:

Svend Andersen (S):

»Vil ministeren redegøre for sine overvejelser om eventuel lukning af en eller flere navigationsskoler?«

Begrundelse

I en artikel i Helsingør Dagblad den 30. december 1988 udtaler ministeren bl.a., at sparebestræbelserne på området vil ende med lukningen af nogle skoler, og tilføjer:

»Der ryger nok en navigationsskole og mindst én søfartsskole, men det kan godt blive mere end en af hver.«

Svar (10/4 89):

Industriministeren (Nils Wilhjem):

Der har været nedsat et udvalg bestående af repræsentanter for erhvervets parter og Søfartsstyrelsen, der bl.a. har haft til opgave at undersøge behovet for forskellige personalekategorier for at tilvejebringe et grundlag, på hvilket man vil kunne tilpasse kapaciteten inden for de forskellige skoletyper til behovet for uddannelse.

Dette udvalg har for nylig afsluttet sit arbejde, og jeg afventer nu Søfartsstyrelsens indstilling om tilpasning af uddannelseskapa- citeten.

Spm. nr. S 716

Til *miljøministeren* (30/3 89) af:

Glistrup (FP):

»Hvordan går det med at udvikle andre bil- udstødningsrensemetoder end katalysatorer?«

Begrundelse

Til bladet *Bil og Motors* nummer 12 for 1988 udtalte miljøministeren, at hun finder det øn-

skeligt med andre bilosbækampelsesteknikker end de katalysatorer, hvis forfærdelighed da også forekommer værre og værre, jo mere man fordyber sig i deres bluffvirvar.

Men hvad bliver det til i realiteternes verden med det, som miljøministeren så modigt betegner som ønskeligt.

Svar (6/4 89):

Miljøministeren (Lone Dybkjær):

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

»Der synes ikke i dag at være nogen teknik lige om hjørnet, som kan give det samme lave udslip af forurenende stoffer som de regulerede trevejskatalysatorer.

Der har været knyttet en vis interesse til udviklingen af de såkaldte lean-burn-motorer. I dag ser det dog også ud til, at disse for at opnå lave forureningsgrader må forsynes med regulerede katalysatorer.«

Spm. nr. S 718

Til *miljøministeren* (30/3 89) af:

Glistrup (FP):

»Hvordan øver forskellene på kørselsmønstret og prisforholdene i USA og i Danmark indflydelse på valget mellem USA-normer og EF-normer som grundelement i bilosbækampelsen?«

Begrundelse

De såkaldte USA-normer er som bekendt baseret på at tvinge bilisterne til at bruge de ulempefyldte katalysatorer, som forventes at være forældede i løbet af få år, fordi der ude over verden forskes og udvikles på livet løs for at finde mindre Storm Petersen-prægede teknikker til at mindske bilosskaderne.

Når USA for flere år siden indførte katalysatorerne, skyldtes det, at teknikudviklingen dengang ikke tilbød stort andre muligheder, at amerikanske biler har langt større relativ motorkapacitet end danske, og at katalysatorers gode virkninger især viser sig, når den enkelte køretur er mange gange så lang som det, vi kender til i Danmark, og når klimaet er så meget varmere, at kolde motorstarter ikke frembyder så betragteligt et problem. Katalysatorbiler er