

[Glistrup]

som bekendt de største miljøsvin i motoropvarmningsfasen.

Under de helt anderledes forhold i 1990'ernes Danmark synes det umiddelbart klart, at katalysatorvang kun kan ønskes af dem, der finder, at det er ganske fint at genere EF og bilismen.

Hvor langt mon miljøministeren hidtil er kommet på erkendelsens vej til at foreslå, at katalysatorer er noget forkvaklet amerikansk stænkelappebras, som aldrig har været egnet til danske forhold, og som bliver mere og mere uegnet, som årene går.

Svar (6/4 89):

Miljøministeren (Lone Dybkjær):

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

»Katalysatorerne skal op på en vis temperatur, før de begynder at fungere. Målinger på Teknologisk Institut i Tåstrup har vist, at der ved 5 grader kan gå op til et par minutter. Ved tilsvarende undersøgelser på Teknologisk Institut i Oslo har man fundet, at der ved minus 15 grader kan gå omkring 3 minutter.

I øvrigt fandt man ved Osloundersøgelsen, at udslippet, før katalysatorerne begyndte at fungere, ikke var meget forskelligt fra udslippet fra tilsvarende køretøjer uden katalysatorer. For så vidt angår kvælstofoxider (NO_x) fandt man endog, at udslippet i startfasen var væsentlig mindre fra biler med katalysator end fra biler uden.

Ved de beregninger, der er udført på Danmarks Tekniske Højskole (jf. besvarelsen af spørgsmål nr. S 703), er der taget hensyn til danske klimaforhold (lave temperaturer) og dansk kørselsmønster, i det omfang sådanne oplysninger har været tilgængelige.«

Spm. nr. S 719

Til miljøministeren (30/3 89) af:

Glistrup (FP):

»Hvor sikkert er det, at den eksisterende bilpark ikke påføres katalysatorvang – so oder so?«

Begrundelse

I Teknologisk Instituts 1988-bog om billuft-

forurening luftes på side 61 tanken om, at det offentlige skal iværksætte tiltag, så ejere af ældre biler reelt tvinges til at underkaste sig de skrækkelige katalysatorers bilødelæggelser.

Formålet med nærværende spørgsmål er at komme så nær som overhovedet opnåeligt på en miljøministergaranti for, at sligt ikke vil ske. Det var klart utilfredsstillende, da ministeren den 9. december 1988 gled uden om synspunktet ved at påstå, at det skulle være et teknisk spørgsmål (Folketingstidende, forhandlingerne spalte 3529). Men nu fire måneder efter må ministeren da have afklaret teknikproblemerne, så hun kan give et holdningsbestemt svar. For dette er jo et rent holdningsanliggende af ganske stor betydning for den majoritet af danskerne, som lever lykkeligt i katalysatorfri husstande.

Svar (6/4 89):

Miljøministeren (Lone Dybkjær):

Den beslutning, der er truffet nu, omhandler alene nye biler.

Jeg kan godt love, at der ikke fremover vil blive indført generelle krav om eftermontering af katalysatorer på den eksisterende bilpark, alene af den grund, at det næppe vil være teknisk muligt på alle biler.

Spm. nr. S 722

Til industriministeren (31/3 89) af:

Tommy Dinesen (SF):

»Hvad er baggrunden for, at statsskoleskibet »Danmark« først kommer ud at sejle i sommeren 1990, og hvad er planerne for skibets fremtid?«

Begrundelse

Der henvises til den lange tid, der vil gå, inden statsskoleskibet igen stævner ud på togt efter et værftsophold.

Svar (10/4 89):

Industriministeren (Nils Wilhjelmsen):

Jeg har forelagt spørgsmålet for Søfartsstyrelsen, der har oplyst følgende:

»Den planlagte renovering af skoleskibet er ret omfattende og vil først kunne være afsluttet omkring årets udgang. Da renoveringen påtæn-