

Beslutningsforslag nr. B 26. Fremsat den 11. november 1983 af Taanquist (S), Dorte Bennedsen (S), Erenbjerg (S), Egon Jensen (S), Lerke (S), Lohmann (S) og Henning Rasmussen (S)

Forslag til folketingsbeslutning

om forurening fra motorkøretøjer

Folketinget pålægger regeringen snarest at fremsætte lovforslag, som påbyder alle forhandlere af motorbenzin fra og med den 1. januar 1986 at udbyde blyfri benzin ved siden af eventuelt salg af blyholdig benzin. Samtidig stilles krav til maksimalt udslip af forurenende stoffer (bly, kulilte, kulbrinter, kvælstofoxider m.v.) fra alle motorkøretøjer

markedsført fra og med den 1. januar 1986, uanset hvilket brændstof det pågældende motorkøretøj skal anvende. Grænsen for bly skal være 0, mens grænserne for de øvrige stoffer skal svare til de værdier, som kan opnås ved anvendelse af katalytiske efterbrændere.

Bemærkninger til forslaget

Under folketingets 1. behandling den 19. januar 1983 af forslag til folketingsbeslutning om forbud mod tilsætning af blyholdige stoffer til motorbenzin fremsat af socialistisk folkeparti og venstresocialisterne gav samtlige partier udtryk for velvilje (se Folketingstidende 1982-83, forhandlingerne sp. 2073 og 4468 samt tillæg A sp. 1437). Blot gav såvel miljøministeren som flere ordførere udtryk for, at det var en ting, som Danmark ikke kunne gennemføre alene. Da blyfri benzin allerede er indført i USA og Japan, var der tale om, at det skulle indføres som led i et *europæisk* samarbejde. Her stiller EF sig hindrende i vejen, bl.a. med et direktiv, som forbyder medlemslandene at kræve blyfri benzin. Miljøministeren gav imidlertid tilsgagn om at ville arbejde for at få fjernet dette direktiv.

Den vesttyske regering har nu besluttet at stille krav om blyfri benzin i forbindelse med, at man kræver installation af efterbrændere på alle nye biler fra den 1. januar 1983, idet disse ikke kan fungere med blytilsætning til benzinen. Dermed har Vesttyskland tilkendegivet, at man ikke vil vente på de mest modvillige i EF (Italien og Frankrig). Man må dog gå ud fra, at Vesttyskland vil søge i mellemtiden at få ændret eller fjernet ovennævnte direktiv. Samtidig tilkendegiver Vesttyskland, at de tekniske problemer ved at gå bort fra blytilsætning nu er løst. At dømme efter de foreløbige pressemeddelelser vil man løse det ved, at alle nye biler skal køre på lavoktanbenzin. Problemet

kanne også løses ved at tilsætte andre oktantalsforhøjende komponenter, f.eks. metanol. Dermed er argumenterne for at vente længere i hvert fald væk. Danmark må øge presset på EF ved at følge Vesttysklands eksempel. I foråret 1983 foreslog en engelsk regeringskommission ligeledes et forbud mod blytilsætning til benzin. Ved at vælge samme dato for gennemførelse som Vesttyskland kan man gå ud fra, at en række praktiske problemer vil være løst. Den vesttyske beslutning vil reelt tvinge benzinselskaberne til inden 1986 at have opbygget et distributionsnet for blyfri benzin over det meste af Europa af hensyn til vesttyske biler.

Kravet om grænseværdier svarende til brug af efterbrændere er ligeledes velbegrunderet i Danmark.

Disse vil fjerne mange af de giftige og kræftfremkaldende forbindelse fra udstødningen såsom kulilte og kulbrinter. Således viste en undersøgelse af luften på Nørrebrogade i København i 1982, at indholdet af mutagene (arvelighedsændrende) stoffer var lige så højt som i de mest forurenede amerikanske storbyer. Hvad disse stoffer angår, er de dieseldrevne motorkøretøjer mindst lige så forurenende som de benzindrevne. Derfor vil den eneste rimelige løsning være at stille samme krav til alle motorkøretøjer uanset brændstoffets art. Ved at stille kravene i form af grænseværdier (emissionsgrænser) opnår man tillige at holde muligheden åben for eventuelle andre måder at opnå samme standard på uden efterbrændere, f.eks. ved at anvende naturgas som brændstof.