

Udvalgets ovennævnte indstilling vedtoges enstemmigt med 130 stemmer.

Den næste sag på dagsordenen var:
Første behandling af forslag til lov om blyindhold m. v. i motorbenzin.
 (Lovforslag nr. L 141. Fremsat 7/12 76).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Camre (S):

Det foreliggende lovforslag er en bemyndigelseslov, som gør det muligt for miljøministeren at fastsætte grænser for den mængde bly eller andre tilsætningsstoffer, som tilføres motorbenzinen.

Der har igennem længere tid inden for De europæiske Fællesskaber været forhandlet om et direktiv vedrørende en grænse for tilsætningen af bly i benzinen . . .

Første næstformand (Grete Hækkerup):

Jeg må anmode om ro i salen.

Camre (S):

Der har igennem længere tid inden for fællesmarkedet været forhandlet om et direktiv vedrørende fastsættelse af grænser for mængden af bly i benzin, og man er nået frem til i første omgang at foreslå en grænse på 0,4 g pr. liter. Denne grænse må betragtes som et første skridt på vejen. Der er i Vesttyskland fastsat en lavere grænse, nemlig 0,15 g bly pr. l benzin, men man har ikke kunnet nå til enighed imellem fællesmarkedslandene om at gå så langt ned med det samme. Der er vel også grund til at føje til, at der er et aber dæbei, for så vidt angår den tyske regel, nemlig at der er dispenseret op til 0,4 g pr. l.

Det er givet, at en begrænsning i mængden af bly er af stor betydning for at opretholde sundheden i befolkningen. Der udsprede gennem forbrændingen af motorbenzin på årsbasis omkring 1.200 t bly i naturen, og jeg behøver ikke her nærmere redegøre for de skadelige virkninger, som dette bly har på de menneskelige organismer. En reduktion som den, lovforslaget nu foreslår, vil indebære en mindre tilsætning eller en mindre udspredding af bly i naturen på omkring 400 t på årsbasis.

Jeg ved, at der fra Noahs side og fra For-

brugerrådets side har været rejst en kritik af, at man ikke går endnu længere ned med det samme. Jeg vil gerne hertil sige, at netop diskussionen om dette, der har været behandlet meget grundigt og gjort til genstand for et betydeligt analysearbejde, viser den indre sammenhæng, der er mellem ressourceproblemer og forureningsproblemer – ressourcepild er jo under alle omstændigheder forurening – men også sammenhængen mellem forureningsbekæmpelse og ressourcebesparelse på forskellige områder. For hvis man sænkede grænsen for blyindholdet i benzinen lavere ned end her foreslået, så er det klart, at det ville medføre, at en lang række af de i Danmark kørende bilmotorer ville gå til, ville blive nedbrudt hurtigere. Det ville altså betyde, at der skulle anskaffes nye biler eller i hvert fald nye bilmotorer, og det er ressourceforbrug, ligesom det giver forurening at producere en motor. Man må altså gøre op med sig selv, om det, man får ind i besparelse af ressourceforbrug, og det, man opnår i mindre forurening på dette ene område, sættes til på andre områder, hvis man går for hurtigt frem.

Når man tilsætter bly, er det for at forhøje benzinens oktantal. De bilmotorer, som er produceret i 1960'erne og også i begyndelsen af 1970'erne, forudsætter, at der tilsættes midler til at hæve oktantallet betydeligt. Det vil sige, at skal man undgå at bruge bly eller andre tilsætningsstoffer, ja, så skal der nye motortyper til. Her er vi igen inde i den meget stærke sammenhæng, der er imellem de forskellige sider af forurenings- og ressourceforbrugsproblemet, for det er jo ikke for sjov, man tilsætter dette bly, det er for at få en større motorydelse ved forbrænding af en given mængde benzin. Hvis man går over til de biltyper og de motortyper, som man brugte f. eks. før anden verdenskrig, og som kan klare sig uden, at man tilsætter bly, ja, så er ydelsen pr. liter benzin meget mindre, og det vil sige, at forbrændingen, det totale forbrug af benzin, alt andet lige vil være meget større.

Jeg vil gerne understrege, at socialdemokratiet ønsker at komme længere ned med denne grænse på grund af sundhedsfaren. Jeg vil også gerne understrege, at det ikke er den minimale fordyrelse af benzinen, der ville finde sted, som afholder os fra at gå længere i første omgang. Det er simpelt hen dette hensyn, at vi ikke må sætte til på andre områder, hvad vi opnår

[Camre.]

på dette. Men jeg er glad for, at ministeren har givet udtryk for, at han så hurtigt, det vil være teknisk muligt, er indstillet på at udnytte den bemyndigelse, som loven giver ministeren, til at komme længere ned med anvendelsen af bly og andre skadelige tilsætningsstoffer i motorbenzin.

Kirsten Sparre Andersen (V):

Det foreliggende lovforslag om blyindhold m. v. i motorbenzin er som nævnt en bemyndigelseslov, der giver miljøministeren ubegrænset ret til at fastsætte regler om begrænsning af indholdet af bly og andre stoffer i benzin. Miljøministeren har i sin skriftlige fremsættelsestale erklæret, at denne bemyndigelse i første omgang skal bruges til at nedsætte indholdet i benzin til 0,4 g bly pr. l benzin, og vi har som bilag til lovforslaget fået et udkast til den bekendtgørelse, ministeren vil udsende, hvis lovforslaget bliver vedtaget.

Jeg kan på mit partis vegne give tilsagn om en velvillig behandling af det konkrete forslag om nedsættelse af blyindholdet til 0,4 g. Også vi mener, det i dag må være en rimelig beslutning at tage for at beskytte vort miljø og begrænse den udsendelse af bly i luften, som der sker, med en tredjedel.

Jeg er straks mere betænkelig og mindre velvillig, når det gælder om at give ministeren den af ham ønskede generelle bemyndigelse. Spørgsmålet må af ministeren blive betragtet som en af de særligt indgribende foranstaltninger, der ifølge den tidligere socialdemokratiske miljøminister, jeg citerer:

»...vil blive forelagt for folketinget i form af lovforslag, uanset om der måtte være hjemmel til at fastsætte regler i form af bekendtgørelse med hjemmel i miljøloven.«

Hvis miljøministeren kun satsede på den her ønskede ændring, er det jo et spørgsmål, om den ikke kunne klares via den bemyndigelse, der er givet ministeren ifølge miljøbeskyttelseslovens § 6, stk. 4. Men selvfølgelig er det her ønskede skridt af en temmelig lang rækkevidde. Principielt burde jeg jo være taknemlig for, at ministeren har fremsat et lovforslag. Når jeg er skeptisk med hensyn til den ønskede bemyndigelse, er det, fordi der endnu mangler en lang række undersøgelser af, hvilke konsekvenser en ændring af benzinen indhold har såvel miljømæssigt som ressourcemæssigt og økonomisk.

Hvis jeg må tage det økonomiske først, så

vil udgifterne ved en grænse for tilsætning af bly på 0,4 g ikke være afskrækkende, de opnåede forbedringer taget i betragtning. Men det fremgår ikke af lovforslaget, om man har taget hensyn til den øgede mængde benzin, som brugerne ifølge mine kilder må regne med medgår til at køre det samme antal km. Det fremgår heller ikke, hvor meget ekstra råolie der går tabt i raffinaderierne. Det må vi have belyst. Hertil kommer alle de problemer, som hr. Camre var inde på med hensyn til, hvordan man skal ændre motorerne i bilerne.

Endelig er der det meget vigtige problem, at nedtrapningen af blyindholdet vil betyde øgning af de polyaromatiske kulbrinter. Den sidst foretagne måling her i landet af disse kræftfremkaldende stoffer blev foretaget i 1956 af overlæge Clemmesen, chefen for Cancerregistret. Jeg vil meget henstille, at man nu inden nedsættelse af blyindholdet måler luftens indhold af disse carcinogene stoffer og så foretager en måling igen, når blyindholdet er sat ned til 0,4 g. Derved vil man få en mulighed for at bedømme, hvilken pris man må give for en nedsættelse af blyindholdet, og om den pris måske bliver større, end man har regnet med, i miljømæssig henseende.

Som det fremgår af, hvad jeg her har sagt, mener jeg, der er mange ting, vi må se på i udvalget, før venstre kan give den generelle accept af lovforslaget, som miljøministeren selvfølgelig gerne vil have.

Arentoft (FP):

Der skal ikke herske tvivl om, at fremskridtspartiet ser positivt på enhver form for forureningsbekæmpelse.

Når man læser den rapport, der er udarbejdet af en arbejdsgruppe under statens levnedsmiddelinstitut og miljøstyrelsen og offentliggjort i december 1976, så bliver man gjort opmærksom på den mængde bly, der udspreddes fra bilmotorer, især omkring stærkt og meget stærkt befærdede færdselsårer, og de uheldige virkninger, det har på mennesker, der i byområder indånder en sådan blyforurenede luft, samt de blyforbindelser, der indgår i planter, der dyrkes langs med hovedfærdselsårer.

I bemærkningerne til lovforslaget står der, at forslaget har været forelagt en lang række organisationer, Industrirådet, Oliebranchens Fællesrepræsentation og Forenede Danske Motorejere, Kgl. Dansk Automobilklub m. fl., og der står, at der har været bred tilslutning til

[Arentoft.]

lovforslaget. Jeg håber, det bliver muligt for miljøudvalgets medlemmer at få disse udtalelser at se; det vil jeg henstille til miljøministeren.

§§ 2 og 3 i lovforslaget kan godt give anledning til betænkeligheder. Det drejer sig om den næsten uindskrænkede ret til at udøve tilsyn og kontrol i offentlige og private ejendomme, eventuelt med politiets bistand, hos personer og selskaber, der indfører, fremstiller eller forhandler benzin. Der er i virkeligheden tale om en meget omfattende bemyndigelse til miljøministeren med dette lovforslag, og disse bemyndigelser til ministeren er jo ikke ligefrem fremskridtspartiets livret. Reelt piller man her ved boligens ukrænkelighed, som jo netop er stadfæstet i grundlovens § 72.

Det ville derfor være naturligt, at man dels indhenter en udtalelse fra § 71-udvalget, dels eventuelt overvejer at nedsætte et særligt 21 mands udvalg til at se på, hvordan erfaringerne er med hensyn til de personlige frihedsrettigheder i lovforslag, der er vedtaget i de sidste år. Jeg vil gerne høre ministerens kommentarer hertil, specielt under henvisning til miljølovens § 51.

Begrebet »forhandler« i § 2 bekymrer mig også. Derfor konstaterer jeg med glæde, at ordet »forhandlere« ikke indgår i lovforslagets bilag B, som er udkast til bekendtgørelse om begrænsning af motorbenzins indhold af blyforbindelser. Det må være rimeligt, at ansvaret for blyindholdet ligger hos importør og producent og ikke hos forhandleren. Jeg anmoder ministeren om at bekræfte dette.

Jeg kan på fremskridtspartiets vegne tilsige en positiv medvirken i det kommende udvalgsarbejde.

Lone Dybkjær (RV):

Flere af de tidligere ordførere har allerede nævnt forskellige forhold fra lovforslaget og betænkningen, bl. a. at det er en vidtgående bemyndigelseslov, og jeg skal ikke repetere betænkningen, men netop kigge på bemyndigelsesprogrsmålet.

På en måde er det jo rigtigt, at vi her i folketinget ikke skal beskæftige os med detaljer, men på den anden side må vi nok også erkende, at det meget ofte er nogle detailkonsekvenser, der i virkeligheden virker generende på borgerne, når de bliver konfronteret med loven. I den

hellige rationaliserings og effektiviserings navn gennemfører vi en række ting, som nok ser meget fornuftige ud på skrivebordet, men som i praksis alligevel til tider kan virke temmelig groteske. Det skal ikke være nogen hemmelighed, at det radikale venstre er noget skeptisk over for en række af de ting, der foregår netop på miljøområdet, hvor vi mener, at man nok kunne have grebet tingene noget mere fornuftigt an, uden at man havde fået alle de uheldige konsekvenser, man har for en række småhandlende og mange andre.

Der er altså i virkeligheden en naturlig konflikt imellem det, at man ikke vil lovgive på de rent tekniske områder, sådan at man, hver gang man skal foretage mere administrativt betonedede ændringer eller teknisk betonedede ændringer, skal igennem hele den lovgivningsmæssige procedure, og så det, at de fleste ændringer alligevel på den ene eller på den anden måde kommer til at koste noget, og at folketinget derfor bliver nødt til at være inddraget.

Vi har på dagsordenen i dag en hel del eksempler på bemyndigelseslove, der giver ministrene ret vidtgående bemyndigelser, men hvor ministeren kun kan gennemføre disse bemyndigelser, hvis der sker en forelæggelse eller eventuelt godkendelse i det for loven relevante stående udvalg, og det tror jeg nok er det mindste, man kan gøre. Efter det radikale venstres opfattelse skal det foreliggende lovforslag derfor ændres på denne måde, sådan at man nok giver ministeren bemyndigelsen, men siger, at det må ske efter forelæggelse eller godkendelse i miljøudvalget.

Jeg er godt klar over, at der selvfølgelig altid er nogle grænser for, i hvor stort et omfang man på den måde bør sammenblende den administrative og den lovgivningsmæssige magt, men på den anden side tror jeg alligevel, at det er en farbar vej. Den er i hvert fald mere acceptabel, fordi vi ikke kan give den totale bemyndigelse, men på den anden side ikke synes, at vi skal være alt for detaljerede i selve lovgivningen.

Det er klart, at der er en række problemer med de faste udvalg, selv om vi gør det på den foreslåede måde. Udvalgsmøderne er dels lukkede, og dels har de ofte hastekarakter. Jeg vil dog sige, at det har ikke været tilfældet specielt for miljøministerens område, kun når der var tale om markedsspørgsmål, og det er vist en mere generel problemstilling. Men man disku-

[Lone Dybkjær.]

terer jo i miljøudvalget stort og småt imellem hinanden – områder, der ikke har nogen sammenhæng, og ting, der i det hele taget er vidt forskellige i både karakter og substans – og det gør naturligvis, at det er svært at beholde overblikket. Desuden får vi i tilgift til det en masse oplysninger i miljøudvalget. Det er godt, at miljøministeriet er åbent, men det betyder naturligvis også, at der bliver en masse ting, som vi ligesom er nødt til på en eller anden måde at følge med i, og det bevirker igen, at det for mange af os kan være svært at bevare overskueligheden. Jeg tror derfor, vi skal prøve på i miljøudvalget at diskutere, om vi ikke kan få nogle jævnlige redegørelser for udviklingen på området, sådan at vi kan få en grundig debat i miljøudvalget eller i folketinget en gang imellem om de store linjer i hele miljølovgivningen.

Det vil også have den fordel, at man i sammenhæng diskuterer de økonomiske konsekvenser af miljøforbedringerne, og det er dette lovforslag jo et godt eksempel på. Skulle vi være så strenge inden for dette område, som vi i virkeligheden bør være i øjeblikket med hensyn til økonomien, ja, så skulle vi sige nej af økonomiske grunde, og det er naturligvis uacceptabelt. På den anden side må vi altså konstatere, at denne lov koster 20–40 mill. kr. Det er måske små beløb i forhold til, hvad vi i øvrigt i øjeblikket jonglerer med herinde i folketinget, men det ene dryp efter det andet betyder naturligvis, at udgifterne går i vejret.

Hvis man kunne få en lidt mere overordnet principiel debat en gang imellem – jeg ved ikke, om det skal være årligt eller hvert andet år eller noget i den retning – så kunne det måske føre til, at vi fik diskuteret miljøspørgsmålene lidt mere i sammenhæng og fik vurderet lidt mere sammenhængende, hvad de økonomiske konsekvenser rent faktisk er inden for dette store område.

Efter disse lidt mere principielle bemærkninger og forslag til ændring i lovforslaget skal jeg meddele, at det radikale venstre kan tilslutte sig lovforslaget, herunder at blyindholdet begrænses til de 0,4 g pr. l, idet jeg går ud fra, at den foreslåede dato er en hensigtsmæssig dato også set ud fra erhvervets synspunkter.

Henning Philipsen (SF):

Mit partis ordfører i denne sag, hr. Maa-gaard, kan desværre ikke være her, og jeg skal derfor i hans fravær tillade mig på mit partis

vegne at fremsætte nogle bemærkninger om dette forslag.

En stillingtagen til dette lovforslag forudsætter en afvejning af tre hensyn. For det første hensynet til miljøet, for det andet hensynet til den hastighed, som omlægningerne kan gennemføres med, og for det tredje hensynet til den pris, forbrugerne skal betale for benzinen.

Hvad angår det første, hensynet til miljøet, da er forslaget efter vor opfattelse klart utilstrækkeligt. Skulle miljøhensynet alene lede vore handlinger, så er en sænkning af noget så farligt som benzinen blyindhold fra et gennemsnit på 0,54 g pr. l til 0,4 g pr. l et alt for beskedent fremskridt. Med et stigende benzinforbrug er det et spørgsmål, om den samlede mængde af udstødt bly overhovedet mindskes. Det er derfor tankevækkende, at selv i et land som Forbundsrepublikken, hvor miljøbevidstheden er meget lidt udviklet – det er i parentes bemærket endda udtrykt meget pænt – har man en lovgivning, som sætter en grænse ved 0,15 g bly i benzin mod lovforslagets 0,4 g.

Hvad angår det andet hensyn vil ingen bestride, at enhver omlægning, i dette tilfælde af blyindholdet i benzin, må have sin tid. I vort tilfælde kan der ikke med øjeblikkeligt varsel skaffes tilstrækkelig benzin med et lavere blyindhold end 0,4 g. En yderligere sænkning af benzinen blyindhold vil formentlig også kræve en omlægning af bilparken, og som sagt, en omlægning må have sin tid. Men miljøministeren har i denne sag ganske som i spørgsmålet om oliens svovlindhold øjensynlig besluttet sig til at bevæge sig med sneglens fart. Det er ikke tilfredsstillende. Socialistisk folkeparti kan i al fald ikke acceptere en sænkning til 0,4 g uden at vide, hvornår den næste sænkning i blyindholdet kommer.

Hvad angår det tredje hensyn, prisen på benzin, er ministeren igen, ganske som i spørgsmålet om oliens svovlindhold, meget forsigtig med at forøge olie- og benzinprisen for at skabe et renere miljø, der så sandelig jo også har sin pris. Denne forsigtighed har vi ikke mødt hos et andet af regeringens medlemmer, nemlig skatteministeren, i de i øvrigt positive forhandlinger, vi har haft om råenergiavgiften. Man må derfor efterlyse, synes vi, en samlet politik fra regeringens side, en politik, som både gælder for skatteministeren og for miljøministeren, når det drejer sig om, hvor store omkostninger der kan lægges på olie og benzin. Vi kan ikke acceptere, at vi får to forskellige

[Henning Philipsen.]

svar, alt efter som vi spørger miljøministeren eller skatteministeren.

Under alle omstændigheder må det stå klart, at hvis råenergiavgiften ikke bliver til noget, hvad jeg i så fald dybt må beklage, så er der plads til den prisstigning, en sænkning af benzinen blyindhold ned under de foreslåede 0,4 g vil betinge.

I øvrigt vil vi i udvalget gerne drøfte hele spørgsmålet om olieselskabernes prissætning. Det er for brugerne et lige så vigtigt område, som det er uigennemskueligt.

Jeg skal til slut sige, at vi ikke vil afvise ministerens forslag om en sænkning af blyindholdet i benzin til 0,4 g pr. l, forudsat at det er et skridt på en vej, vi kender. Vi må kende næste etape, som måske kunne bestå af en yderligere sænkning af blyindholdet kombineret med en højere pris på den benzin, der ikke desto mindre har et større blyindhold, altså en ordning som den, man i dag kender i Forbundsrepublikken.

Burgdorf (KF):

Når man sidder og lytter til de foregående ordførere, så får man indtryk af, at her er i hvert fald boldbane for alle mulige tanker angående energi og den slags ting. Der er nok heller ingen tvivl om, at hvis man dykker ned i det spørgsmål, så er det meget mere vidtfavnende, end man ved første øjekast kunne tro, når man ser på dette lovforslag om at sænke blyindholdet i benzinen. Der er jo ting, som skal afvejes imod hinanden her. Man skal tage hensyn til det gavnlige og det fornuftige og det økonomiske, og dertil kommer så det, som er karakteristisk netop i det moderne samfund, at vores frembringelser efterhånden viser sig at virke skadeligt og sygdomsfrembringende for mennesker og dyr. Det er de ting, der skal afvejes imod hinanden, og det er det, ministeren vil have bemyndigelse til. Det har jeg for så vidt ikke noget imod, men man kan jo spørge, om det ikke var lige så relevant, at vi nu med det samme fra folketingets side bestemte, at vi skal have det og det blyværdiindhold. Nu sagde hr. Henning Philipsen, at han ikke ville gå med til det, hvis ikke han var sikker på, at der senere kom en sænkning. Jeg vil derfor spørge: Kunne man tænke sig, at der kom en stigning, for så er vi ude og svømme i dette spørgsmål? Men jeg tror nu, at alle disse

spørgsmål og tanker egner sig bedst til et udvalgsarbejde, og det vil vi gå positivt ind i.

Ritta Ahm (KrF):

Dette lovforslag må i allerhøjeste grad base-res på et indgående udvalgsarbejde, forinden man tager endelig stilling. Der er naturligvis ingen tvivl om, at der må gøres noget for at bekæmpe enhver forurening i dag. Jeg står i øvrigt uforstående over for, at man ikke har kunnet blive enige om en harmonisering på dette lovområde i EF-regie. Vi ved efter bemærkningerne, at lovforslaget har været drøftet med en hel del organisationer og råd, men selv om der står, at der er bred tilslutning til lovforslaget, er der nok ingen tvivl om, at der har været ret store nuanceforskelle, og dem vil jeg gerne se på i udvalget.

Jeg ved ikke, om den maksimale grænse for blyindhold i benzin skal være 0,4 g/l, det har jeg i dag ingen forudsætninger for at kunne bedømme. Jeg ved også meget lidt om, hvilke skadevirkninger det vil få på de forskellige bilmotorer, og hvilke konsekvenser det vil få for vore raffinaderier. For det er vel nok på sådanne punkter, man ikke har kunnet blive enige i EF-regie.

Jeg har studset noget over den lille passus, der står i bemærkningerne, om, at man f. eks. i Tyskland kan betale sig fra at bruge den blyfattige benzin. Det kan da vel ikke være rigtigt, at man også vil indføre den slags her i landet, altså at de, som har penge, også kan betale sig fra en forurening, som andre må lide under. Det må være enten eller. Derfor er det også for mig et spørgsmål, om lovforslagets ikrafttræden 1. november 1977 er det rette tidspunkt: hvis store dele af den danske vognpark skal udskiftes, kan ét år være lovlig lidt.

Der er så mange dunkle punkter i dette lovforslag, at jeg – skønt stor tilhænger af bekæmpelse af forurening af enhver art – må afvente udvalgets behandling af sagen, forinden kristeligt folkeparti tager endelig stilling. Men der skal ikke herske tvivl om, at vi vil strække os langt på det miljømæssige område.

Jørgen Jensen (DKP):

Jeg vil blot sige, at Danmarks kommunistiske parti kan støtte tanken om at nedsætte blyindholdet i benzinen, så meget mere som jeg under behandlingen af forslaget om begrænsning af svovlindhold i brændsel som ordfører

[Jørgen Jensen.]

for partiet pegede på, at det ville være rimeligt og rigtigt, om Danmark gik i spidsen og også stillede krav til det blyindhold, som må være i benzinen. Men efter vor opfattelse er formuleringerne i lovforslaget svage og grænsen, som er sat til 0,4 g, ikke rimelig, vi støtter her helt det krav, der er stillet af Forbrugerrådet og Noah, om at gå ned til 0,15 g, som man har i Forbundsrepublikken. Dermed ikke sagt, at det skulle kunne løse alle problemerne.

Jeg vil også samtidig afvise de af fremskridtspartiet fremførte bemærkninger om, at kontrolforanstaltningerne skulle være for skarpe. Det er ikke vor opfattelse, tværtimod: lovgiver man på et sådant område, må der også være sikkerhed for at få bestemmelserne overholdt.

Jeg vil gerne henvise til bemærkningerne på side 2, hvor der står:

»... hvor langt blyindholdet i benzin bør nedsættes, kræver imidlertid yderligere undersøgelser af de tekniske og økonomiske konsekvenser...«

Navnlig med hensyn til det sidste, de økonomiske konsekvenser, vil jeg advare imod, at det bliver olieselskabernes og benzinfabrikanternes eksperter eller rådgivere, der kommer til at vejlede miljøministeriet. Da vi diskuterede spørgsmålet om svovlindhold i brændsel, var der en tendens til ligesom at give op og sige, at de oplysninger, man skulle have, måtte man have fra benzinselskaberne. Jeg mener, det er farligt at gå den vej. Det er en kendsgerning, som man også herfra må vide, at benzinselskaberne ikke giver oplysning ud fra, hvad der er det bedste for almenvellet, men udelukkende ud fra, hvad der sikrer dem den størst mulige profit.

Så vil jeg godt pege på, at vi i dag, hvad der også fremgår både af bemærkningerne og de bilag, der er til lovforslaget, bør skaffe os teknisk viden om både skadevirkninger og muligheder for at rette op på nogle af dem. Hr. Camre taler om, at der må ske en afvejning, for går man ned under de 0,4 g, kan der være andre ting, der bliver berørt, herunder at der sker en nedslidning af motorerne. Ja men vi har i dag en teknisk viden, der gør det muligt at stille krav til de biler, vi importerer. Vi kunne både skærpe kravene til de sikkerhedsmæssige udstyr på vognene – det har ganske vist ikke noget med dette lovforslag at gøre, men det kunne vi gøre samtidig – og stille krav

om, at de motorer, som blev fremstillet, var mere miljøvenlige, end de er. Derfor mener jeg også, at man må tage de ting op i udvalget og sikre, at man ikke om 5–10 år igen står og siger: vi kan ikke gå længere ned, for nu har vi biler, der ikke kan køre med dette. Jeg tror, at hvis kravet havde været stillet til fabrikanterne, kunne man have opnået resultater ret hurtigt, for der er nogle lande i verden, hvor man stiller krav om, at motorerne skal være fremstillet således, at de kan køre med benzin med et andet blyindhold, og hvis vi ikke griber ind allerede nu og stiller disse krav, forhindrer det os i senere at gennemføre det, vi mener er rigtigt.

Abel (CD):

Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at der i dag tilsættes op til 0,84 g bly pr. l motorbenzin, gennemsnitligt 0,54 g bly pr. l. Det svarer til en tilsætning af bly på ca. 1.200 t i 1975, 1.200 t, som i overvejende grad er udsendt i luften gennem udstødningen fra bilerne. Det er klart, at en væsentlig nedsættelse, foreløbig til 0,4 g/l, skal modtages positivt også af centrum-demokraterne, når vi ved, at bly ligesom en række andre tungmetaller virker som et giftstof i den menneskelige organisme.

Forslaget skønnes at medføre en reduktion på godt 30 pct., svarende til en nedgang i 1976 på ca. 400 t bly. En reduktion vil kunne medføre øgede produktionsomkostninger afhængigt bl. a. af raffinaderiernes kapacitet og tekniske udstyr, men det bør fremhæves, som det også fremgår af bemærkningerne, at Oliebranchens Fællesrepræsentation har udtalt, at et maksimum på 0,4 g/l ikke skønnes at give ekstra investeringer for de danske raffinaderier. Jeg beklager meget, at EF-harmoniseringen på dette felt ikke er lykkedes, og jeg vil anbefale, at Danmark presser på over for de øvrige EF-lande, således at vi måske alligevel kunne få den direktivtekst, som tidligere har været inde i billedet, vedtaget, således at samtlige EF-lande følger den samme linje op.

Vi er for så vidt tilfredse med bemyndigelsen til ministeren, som således kan fastsætte nærmere regler for tilsyn og kontrol, men er naturligvis også indstillet på, at det drøftes i udvalget; men vi er som sagt ikke så utilfredse, som andre ordførere har været det.

Centrum-demokraterne betragter forslaget som meget realistisk især med henblik på de omlægninger, som bliver en følge af den ned-

[Abel.]

sættelse af blyindholdet, som må komme, og også den yderligere nedsættelse, som skal komme senere. Vi støtter disse bestræbelser og vil godt anbefale en positiv og hurtig behandling af det foreliggende lovforslag.

Litten Hansen (VS):

Som det er sagt, er det igen et bemyndigelseslovforslag, vi skal behandle, og som sædvanlig kan vi bedre lide love, der ikke åbner mulighed for at krybe udenom.

Vi er helt enige med hr. Jørgen Jensen i, at vi har rigelig og tilstrækkelig viden til at måtte kræve en langt større nedsættelse af blyindholdet i benzin. Vi havde altså hellere set en lov om blyfri benzin.

Det skal dog ikke forhindre os i at stemme for dette lovforslag, som trods alt er en forbedring, hvis, såfremt, ifald man bruger bemyndigelsen til at nedsætte blyindholdet i benzin til 0,40 g/l, hvad alt tyder på man vil, med virkning fra november 1977 forhåbentlig.

Men det vil altså sige, at der er gået ca. 6 år, efter at sundhedsstyrelsen, jfr. dens brev til forureningsrådet, klart havde påvist skaderne ved blyforurening. 6 år er der gået, før man har taget sig sammen til at sætte nogle næsten gratis foranstaltninger til forureningsbekæmpelse i værk. Det er et klart eksempel på systemets manglende vilje til at gøre noget alvorligt ved miljøproblemerne.

Man kan i denne sag ikke som i så mange andre sager henvise til, at man har ventet på EF-direktiver, for Danmark ligger klart i bunden med hensyn til grænsen for blyindhold i benzin også set i forhold til de lande, som vi, som det hedder, normalt sammenligner os med, for slet ikke at tale om de lande, vi ikke normalt sammenligner os med.

Jeg vil gerne benytte lejligheden til at takke for miljøstyrelsens udmærkede redegørelse vedrørende bly i benzin fra juli 1976, som nu er optrykt som bilag A til lovforslaget. Specielt vil jeg gerne fremhæve slutningen af afsnit 2, hvor der i afsnittet om blybelastningens betydning for mennesker bl. a. står:

«. . . Hvis samfundet skal gøre en virkelig sygdomsforebyggende indsats, er det derfor nødvendigt – også uden at have de sikre beviser – at begrænse belastningen med en række kemiske stoffer.»

Den anbefaler derefter at tilstræbe den størst mulige reduktion af blyindholdet.

216 Ft

Trods miljøstyrelsens forbehold med hensyn til økonomi etc. må man altså sige, at den størst mulige reduktion af blyindholdet er en total reduktion, og bly er ikke nødvendigt for benzins evne til at drive en motor. Bly er skadeligt for den menneskelige organisme og kan anrette uhelbredelige skader på centralnervesystemet og i hjernen.

I øvrigt kan det undre, at det er nødvendigt med en lovændring for at begrænse blyindholdet i benzin til sølle 0,40 g. Ministeren siger i bemærkningerne, at forslag om mere indgribende foranstaltninger vil blive forelagt folketinget i det enkelte tilfælde i form af lovforslag. Da vi i sin tid behandlede lovforslaget vedrørende svovlindhold i brændsel – det var den 24. februar 1976 – gjorde ministeren opmærksom på, at han havde den slags beføjelser, jfr. miljøloven, da min partifælle Erik Sigsgaard rejste problemet.

Så vil jeg gerne spørge, om en nedsættelse af blyindholdet i benzin til 0,40 g er en indgribende foranstaltning, eller om vi kan forvente grænsen yderligere nedsat inden for en overskuelig fremtid. Hvis det sidste er tilfældet, kan vi støtte det fuldt ud, for selv en nedsættelse til 0,40 g vil medføre, at der årligt med det nuværende forbrug udledes over 900 t bly i luften – det må være et absolut minimum, ellers er mine regnekundskaber i hvert tilfælde ikke så gode – og får benzinforbruget lov til fortsat at stige, hjælper det jo ikke meget med en nedsættelse fra gennemsnitligt 0,54 til 0,40 g.

Hr. Camres argumentation imod yderligere at nedsætte blyindholdet i benzin giver vi heller ikke så meget for; hvis det er hensynet til slitagen på den eksisterende bilpark, der er det afgørende for socialdemokratiet, burde denne lovgivning som et minimum følges op af regler for bilernes indretning, som vil medføre, at der fremtidig kun kan importeres biler, der uden gener og skader kan køre på blyfri benzin.

Som sagt ved vi, at bly er skadeligt. Det ved miljøstyrelsen. Det ved miljøministeriet. Man kan endda læse det i den før omtalte redegørelse, hvor der står, at de organiske forbindelser påvirker nervesystemet og kan give anledning til psykiske symptomer såsom irritabilitet, uro, nervøsitet, søvnløshed og i sværere tilfælde egentlig sindssygdom. Er det ikke tilstrækkeligt alarmerende? Vi ved også, at det som sædvanligt er de i forvejen svage stillede, der rammes hårdest: børn og gravide kvinder. Vi kan

[Litten Hansen.]

se, at de tekniske ulemper ved en nedsættelse af blyindholdet stort set opvejes af fordelene. Det vil f. eks. reducere afsætningerne i motoren, og tændrørene holder længere. Til gengæld vil der altså ske noget slitage på ventilerne. Korrosionen i udstødningssystemet nedsættes, olien holder længere. Til gengæld kan der opstå bankning i motoren især ved kraftig acceleration og høj fart, men med de forhåbentlig permanente hastighedsgrænser kan det vel heller ikke være det helt store problem.

Specielt til fru Kirsten Sparre Andersen vil jeg sige: ved blyfri benzin kan der anvendes konvertere, der fjerner de kræftfremmende elementer i udstødningen, som ellers kan opstå ved nedsættelsen af blyindholdet, på en sådan måde, at der bogstavelig talt bliver ren luft eller i hvert fald luft, der kun indeholder stoffer, som er uskadelige for den menneskelige organisme, og som sagt er det ikke nogen dyr foranstaltning. VS går altså ind for blyfri benzin, og minsandten om vi ikke dér er helt på linje med Japan – ja, hvad giver I!

Miljøministeren (Helge Nielsen):

Jeg vil gerne takke alle ordførerne for, jeg synes en meget positiv stillingtagen til dette lovforslag og den hensigt, det har: at få nedsat blyindholdet i vores benzin. I øvrigt vil jeg henvise til den rapport, som er udarbejdet af en arbejdsgruppe under statens levnedsmiddelinstitut og miljøstyrelsen, rapporten om blyforurening, som miljøudvalget nu kan få lejlighed til at studere. Den indeholder en meget vægtig argumentation i hele den debat, som jo givet må komme, herunder også om det spørgsmål, som også har været rejst fra flere ordføreres side, hvornår vi skal længere ned, og om vi skal længere ned end de 0,4 g/l, som jeg i dag foreslår vi lægger os på som et startsted.

Jeg vil gerne klart sige, at det er min opfattelse, at vi skal længere ned end de 0,4 g/l, og at det bør ske så hurtigt, som det er teknisk og økonomisk muligt. Jeg vil også godt give tilsagn om at drøfte en sådan procedure og tidspunktet med miljøudvalget under det kommende arbejde med dette lovforslag.

Til fru Kirsten Sparre Andersen, som var lidt betænkelig ved bemyndigelsen til netop at gå videre end de 0,4 g/l, kan jeg i hvert fald give det løfte, at jeg ikke agter at gå videre uden at have drøftet det med miljøudvalget og fået dets tilslutning til en sådan udvikling, idet

jeg naturligvis vil fremlægge de økonomiske beregninger, den effekt og de ting, der er forbundet med at gå videre end de 0,4 g/l.

Fru Kirsten Sparre Andersen spurgte, hvilken stigning af aromaterne i benzinen der ville ske ved at nedsætte blyindholdet til de her nævnte 0,4 g/l. Det, vi ved om det fra det, der er oplyst for os, er, at det er en meget beskedent og ikke risikabel stigning, der sker. Jeg kan tilføje, at der i EF i øjeblikket foretages et meget grundigt undersøgelsesarbejde af netop dette, synes jeg, meget relevante og afgørende problem, for som vi jo også siger, nytter det jo ikke meget, at vi fjerner blyet og så får en stigning i disse aromater, som man har mistanke om kan have andre og måske mere skadelige virkninger, end blyet har. Derfor vil jeg meget gerne, så snart det er muligt, give miljøudvalget en redegørelse for de undersøgelser, der bliver foretaget, og hvad vi ellers kan finde af kendsgerninger omkring dette aromatindhold.

Til hr. Arentoft, som stillede mig et par spørgsmål, vil jeg sige, at spørgsmålet om forhandlerens ansvar er klart markeret i lovforslagets § 5, hvori der står, at der ikke kan indledes retsforfølgning eller strafforfølgning imod forhandlerne. Her tror jeg altså at hr. Arentoft på forhånd kan blive beroliget. Jeg vil gerne allerede her give tilsagn om at oversende de udtalelser, vi har fået fra de organisationer, der har været spurgt i denne sag, således at man kan få disse papirer til rådighed i udvalget.

Hvad angår de to andre spørgsmål, om § 71 og et 21 mands udvalg, skal jeg overlade det helt til udvalgets formand at besvare det første. Det andet kan jeg i hvert fald ikke anbefale, men det er jo også et spørgsmål, som udvalget og folketinget skal tage stilling til.

Jeg vil meget gerne se på det forslag, fru Lone Dybkjær her stiller om en redegørelse for ligesom at give miljøudvalget et større og et bedre overblik over den, indrømmer jeg, meget store og måske også stigende mængde af vanskelig tilgængeligt stof, som tilgår miljøudvalget på baggrund af miljølovgivningen, levnedsmiddellovgivningen, og hvad det nu er for store opgaver, som miljøudvalget varetager. Det vil jeg meget gerne diskutere og se positivt på.

Jeg er enig med fru Lone Dybkjær – og det har jeg også givet udtryk for indledningsvis – i, at det, der har været spørgsmålet her, har været balancen imellem den effekt, man kan få af nedsættelsen, og det, det vil koste, altså de

[Miljøministeren.]

økonomiske ressourcer og de andre ting, vi sætter ind, og her mener jeg, efter den indstilling, som miljøstyrelsen har givet på baggrund af sin redegørelse, at 0,4 g/l på det nuværende niveau er det rigtige leje at lægge sig på, men altså også klart – også som et svar til hr. Henning Philipsen – at vi helt givet må længere frem. Når hr. Henning Philipsen mener, at jeg her bevæger mig med sneglens fart, må jeg sige, at jeg også gerne vil være sikker på, hvor jeg går i denne sag; det er vel også et hensyn at tage.

Så har hr. Henning Philipsen og andre været inde på det problem, der kan opstå, hvis man får et stigende benzinforbrug. Her siger rapporten, som jeg før omtalte, jo ganske klart, at hvis man får en stigning i benzinforbruget i de kommende år af en størrelsesorden som den, man havde i 1960'erne, hjælper det ikke meget, for hvis stigningen i bilparken foregår med den hastighed, vil vi inden længe komme ud for, at blybelastningen i luften er lige så stor med 0,4 g/l, som den er i dag med de 0,5 i gennemsnit og op til 0,8 g/l. Derfor må spørgsmålet om, hvad den enkelte liter benzin må indeholde, naturligvis have en sammenhæng med, hvor mange liter der bliver brugt totalt, og dermed med den blybelastning, som omgivelserne bliver udsat for.

Der er vel heller ingen, der tror endstige håber på, at den stigningstakt i biltallet, som man havde i 1960'erne, skulle fortsætte her i de kommende år. Der bliver da i hvert tilfælde fra folketingets og de politiske partiers side gjort mest muligt for at omlægge trafikken, så der ikke sker en sådan udvikling.

Hr. Henning Philipsen påstod, at man fik to forskellige svar af henholdsvis miljøministeren og skatteministeren. Ja, hr. Henning Philipsen, det gør man, når man stiller to forskellige spørgsmål.

Til fru Ritta Ahm vil jeg sige, at vi altså ikke mener at kunne anbefale den vesttyske ordning: at lave en grænse på 0,15 og så måtte konstatere, at man ikke kan skaffe tilstrækkeligt af den blyfri benzin, og dermed lade folk betale for at bruge noget, der har et større blyindhold. I det forslag, jeg har fremsat, ligger der givet en afstandtagen herfra.

Vi mener også, det er det rette tidspunkt, og mener ikke – det vil også fremgå af redegørelserne – at der overhovedet er tale om, at vogn-

parken skal udskiftes ved 0,4 g/l, men det er givet, at skal man længere ned, og betydeligt længere ned, så kommer problemerne med vognparken, men vi kan håbe, at vognparken i mellemtiden er blevet udskiftet ad naturlig vej.

I anledning af hr. Jørgen Jensens spørgsmål mener jeg også at kunne henvise til betænkningen og det forestående udvalgsarbejde.

Jeg vil gerne til fru Litten Hansen sige, at da vi havde drøftelserne om svovl i olie, gav jeg klart udtryk for, at der nok i miljøloven var en bemyndigelse til at gå ind på spørgsmålet om bly i benzin, men at der var afgivet et løfte til folketinget om, at man ikke gjorde det, uden at der blev fremsat et lovforslag og man fik en selvstændig drøftelse om det; derfor er dette lovforslag kommet.

Hvad i øvrigt angår fru Litten Hansens bemærkninger om miljøstyrelsens anbefalinger og de kendsgerninger, der foreligger, vil jeg gerne henvise til direktør Odels minikronik i Politiken i dag, som helt klart gør op med påstanden om, at der skulle være et misforhold imellem statens levnedsmiddelinstituts og miljøstyrelsens blyforureningsrapport og den indstilling, der er givet, som følger dette lovforslag. Jeg tror ikke, at fru Litten Hansen eller andre helt alvorligt kunne mene, at de ville tage risikoen ved at anbefale, at vi i dag indførte helt blyfri benzin. Jeg vil heller ikke anbefale, at man spørger, hvad det koster, for det ville skabe en del arbejde for os, så jeg vil kun tage denne udtalelse som en programmerklæring, som jeg i øvrigt ikke kan være uenig i, men som man forhåbentlig ikke vil gennemføre hverken i dag eller i morgen.

Jeg vil gerne sige tak endnu en gang for en positiv behandling af dette lovforslag, og at vi naturligvis glæder os til et grundigt, sagligt og forhåbentlig også hurtigt udvalgsarbejde.

Camre (S):

Jeg vil blot gerne gøre et par bemærkninger i anledning af fru Litten Hansens udtalelser om det betænkelige i mine afbalanceringer eller afvejninger af de enkelte hensyn. Nu ved vi alle, at VS selvfølgelig er bedre end alle vi andre; man kan næsten se englevingerne vokse ud, når man her vil gennemføre et fuldstændigt forbud mod bly i benzinen, og så kan alle vi andre blive stillet i relief som nogle, der ikke vil tage sundhedsmæssige hensyn. Men så enkelt er det altså ikke.

[Camre.]

Hvis man i dag indførte et totalt forbud mod bly i benzin, er det ikke nogle virkninger med lidt motorbanken og en lille smule lavere hastighed. Nej, det betyder en ødelæggelse i løbet af få hundrede kilometers kørsel af en meget stor del af den eksisterende bilparks motorer. De eneste, der ville kunne køre, var så rige folk, nemlig de, der har de moderne biler med de specielle motorer, som kan tåle dette brændstof, og så måske enkelte medlemmer af VS' gruppe, der kører i veteranbil. Men jeg må i den forbindelse bare gøre opmærksom på, at både de dyre biler og i hvert fald veteranbilerne tager sig betalt for det lavere oktantal i form af et højere benzinforbrug. Hvis fru Litten Hansen er i tvivl, kan hun spørge hr. Wilhjelm, der vil kunne bekræfte, at hans veteranbil nok kan køre på næsten kemisk ren benzin, men at den så sandelig også skal have 50 til 60 pct. mere benzin for at køre en given strækning, end en almindelig moderne vogn skal.

Jeg vil gerne understrege, at dette ikke er et problem, der kan klares alene ad lovgivningsvejen. Der er også et teknisk problem. Det er ikke klaret med at sige: nu pålægger vi bilproducenterne at lave nogle andre biler, for vi kan godt fjerne blyindholdet fra benzinen, og vi kan godt lave en motor, der kan køre, uden at der tilsættes bly, men så har den altså nogle ulemper på andre områder i form af et højere brændstofforbrug. Det er jo ikke bare blyet fra bilerne, der er skadeligt; der er også andre dele af udstødningen, der er skadelige, og disse andre mængder vil blive forøget ved en kraftig stigning i det samlede benzinforbrug. Hvis jeg må citere Storm P.: »Intet kommer af intet undtagen lommeuld«, og gøre den tilføjelse, at vi endnu ikke kan få biler til at køre på lommeuld.

Litten Hansen (VS):

Mig bekendt kan hr. Wilhjelm's veteranbil overhovedet ikke køre mere.

Man er også nødt til at se vores forhold til bly i benzinen i forhold til den politik, vi i øvrigt fører over for privatbilismen, og problematikken bly i benzin kan godt ses i forhold til, hvilken politik man overhovedet vil føre over for privatbilismen. Derfor mener jeg, det er rimeligt nok at forlange det sat længere ned, end det nu er foreslået.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Første næstformand (Grete Hækkerup):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til miljøudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Op- hold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om deklarerings af typehuse.

(Lovforslag nr. 114. Fremsat 23/11 76).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Dorte Bennedsen (S):

Med det foreliggende forslag til lov om deklarerings af typehuse har boligministeren gjort en meget væsentlig landvinding inden for forbrugerbeskyttelsen.

I bemærkningerne til forslaget peger ministeren dels på, at køb af enfamilieshus normalt er det største økonomiske engagement, en familie kommer ud for, dels på, at købere eller bygherrer normalt vil være usagkyndige i forhandlinger med professionelle producenter og sælgere. Disse faktorer indebærer, at køber vil stå uforholdsmæssigt svagt i forbindelse med en økonomisk investering af helt afgørende betydning for hans fremtidige situation. De problemer, som forbrugeren som køber eller bygherre står over for, kan stort set deles op i to grupper. Det ene problem drejer sig om markedets uoverskuelighed. Med de mange typehustilbud, der findes på markedet, er det under de nuværende forhold overordentlig vanskeligt for ikke at sige næsten umuligt at foretage en sammenligning vedrørende behovsopfyldelse, kvalitet og pris. Den foreslåede deklara- tionsordning vil give et væsentlig bedre og langt lettere tilgængeligt grundlag for vurdering af de enkelte typehustilbud og for en sammenligning tilbuddene imellem.

Den anden problemkreds omfatter de situationer, hvor køber er utilfreds med produktet enten på grund af direkte fejl og mangler, eller fordi detaljerne i det færdige produkt er væsentlig anderledes end forventet, de økonomiske vilkår blevet mere belastende end forud angivet osv. osv., forhold, som skyldes, at køber enten har fået stærkt mangelfulde eller vild-