

Den næste sag på dagsordenen var:

*Anden behandling af forslag til lov for Grønland om arealanvendelse, byudvikling og bebyggelse.*

(Lovforslag nr. L 107. Fremsat 17/3 77. Første behandling 12/4 77. Betænkning 5/5 77).

Der var stillet 2 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer, ændringsforslagene og spørgsmålet om lovforslagets overgang til tredje behandling sættes til forhandling under ét.

Ingen bad om ordet.

§§ 1–20, ændringsforslag nr. 1, § 21, således ændret, §§ 22–26, ændringsforslag nr. 2 og § 27 således ændret vedtoges uden afstemning.

*Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.*

#### **Formanden:**

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Anden behandling af forslag til lov om blyindhold m.v. i motorbenzin.*

(Lovforslag nr. L 61. Fremsat 10/3 77. Første behandling 18/3 77. Betænkning 10/5 77).

Der var stillet 1 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer, ændringsforslaget og spørgsmålet om lovforslagets overgang til tredje behandling sættes til forhandling under ét.

#### **Waldorff (VS):**

Der har i miljøudvalget på ét bestemt punkt været en sjælden enighed. Denne enighed har drejet sig om de sundhedsskadelige virkninger af bly på den menneskelige organisme. Der har også været enighed om, at visse grupper var specielt udsat for blypåvirkningen. Jeg tror faktisk kun, der er ét medlem, nemlig hr. Langsted fra centrum-demokraterne, som synes, at det kunne være sundt at have lidt bly i kroppen. Også på anden måde har der været enighed, nemlig om, at en væsentlig del af det skadelige bly, man bliver udsat for, stammer fra bilkørsel, fra udstødningen, fra benzinen.

Når man så har konstateret denne enighed, kan man undre sig over, hvorfor man ikke har kunnet komme videre med nedsættelse af grænsen for blyindholdet end til 0,40 g pr. l, især i betragtning af, at udvalget har fået til stillet et svar fra ministeren, der siger, at man i et enkelt område i Vesttyskland, hvor man har lavet luftmålinger, har konstateret, at på ét år har en nedsættelse af grænsen til 0,15 g pr. l betydet, at blykoncentrationen i luften er faldet med 65 pct. Der findes ikke en samlet opgørelse fra Vesttyskland, man har åbenbart kun dette eksempel, men det er meget talende.

Der har været betænkelighed med hensyn til at sætte grænsen lavere, end den er blevet sat i det forslag til bekendtgørelse, som følger med lovforslaget. Der har her været talt om de aromatiske kulbrinter, kræftfremkaldende aromater fra benzin, som naturligvis skaber betænkelighed. Der vil ske en vis ændring af benzinen sammensætning, når man fjerner blyet. Men over for det må anføres, at den samlede påvirkning af miljøet, som kommer fra aromater fra benzinen, ligger i størrelsesordenen 7–10 pct., altså ikke betydningsfuld i forhold til alle de andre kræftfremkaldende aromater, som folk bliver udsat for.

Det virkelige svar på, hvorfor man ikke har sænket grænsen yderligere, er naturligvis økonomien i det hele. Man er enig om, at en nedsættelse til 0,40 g pr. l betyder småpenge, den kan man altså godt tage med, mens man altså ved en nedsættelse til 0,15 g nok må regne med at skulle ryste op med nogle flere kroner, og så begynder det at blive lidt sløjt med at tage hensyn til de menneskelige konsekvenser.

Man har fået en opgørelse fra Oliebranchens Fællesrepræsentation, der viser, at det vil koste 300 mill. kr. at gennemføre en sænkning af

**[Waldorff.]**

blyindholdet til 0,15 g. Tallet stammer fra raffinaderierne, og der har været en vis meget sund skepsis både i udvalget og hos miljøstyrelsen med hensyn til det tal på 300 mill. kr., som her er nævnt. Miljøstyrelsen anfører, som jeg også har skrevet i min mindretalsudtalelse, at dette tal kan have en tendens til at ligge i den øvre ende. Når man siger sådan fra miljøstyrelsen, så er det fordi man her bruger en diplomatisk formulering. Der ligger det i det, hvad også udvalgsmedlemmerne har haft en fornemmelse af, at raffinaderierne er fulde af løgn.

Jeg har forsøgt igennem udvalget at få belyst, hvad der ligger bag disse beregninger. Det har vist sig lidt vanskeligt; men specielt i betragtning af de erfaringer, man har fra Vesttyskland, er der grund til at holde fast i denne ende. Som det er anført, er der ikke sket nogen stigninger i forbrugerpriserne, på trods af at man altså har gennemført denne sænkning af grænsen. Det er anført, at produktionsomkostningerne er steget med 2 $\frac{1}{2}$  øre pr. l. Det skal man så sammenholde med, at de danske olie-selskaber anfører en forøgelse af produktionsomkostningerne på 5-7 øre pr. l. Hvor stammer disse tal fra? Der er ikke noget at sige til, at miljøstyrelsen er skeptisk over for disse op-givelser.

En del af forklaringen er selvfølgelig nødvendigheden af at investere i nye produktions-anlæg. Der har her været henvist til, at man i Tyskland havde en overkapacitet, som man kunne trække på, man havde særlig gunstige indkøbsmuligheder og sådan noget. Der mangler her et svar på, hvordan det forholder sig med de danske raffinaderier. Er der ikke her overkapacitet?

Det vil selvfølgelig bl.a. afhænge af den olie-politik og den benzinpolitik, man fører, og det vil i virkeligheden sige den trafikpolitik man har. En korrekt, langsigtet målsætning, både med hensyn til trafikproblemer, miljøproblemer og energipolitiske problemer er selvfølgelig, at man skærer ned på den private trafik og i stedet udbygger den kollektive trafik. Det ville være en rimelig løsning på alle de problemer, der er forbundet med det store benzinforgbrug. I dette tilfælde ville man også løse kapacitetsproblemet, i hvert fald inden for en over-skuelig årrække.

Jeg mener i det hele taget, at man må konstatere, at alle de beregninger, man har over,

hvad det vil koste at skære ned på benzinen og sikre befolkningen et bedre miljø, bygger temmelig ukritisk på de tal, som Oliebranchens Fællesrepræsentation og altså i sidste ende de tre danske raffinaderier opgiver. Det er ikke særlig betryggende, og det eneste lyspunkt i denne forbindelse ligger altså i den antydede utroværdighed, som miljøstyrelsen og formentlig det meste af udvalget har fornemmelsen af.

Med hensyn til den anden del, der handler om, at forbrugerpriserne i Vesttyskland faktisk ikke er steget, på trods af at man har sat grænsen så lavt som til 0,15 g, anføres det også i et svar fra ministeren, at det skyldes, at der har været nogle bestemte konkurrenceforhold, som sikkert har betinget, at man har holdt igen med prisstigningerne. Jeg er ikke i tvivl om, at noget tilsvarende vil ske i Danmark, og det, som det afslører, er først og fremmest, at der er rigeligt at tage af, der er rigelige profitter at bekoste en forbedret sundhedstilstand for den danske befolkning med.

Vores konklusion kunne i første omgang være at hælde til at sige, at vi ikke kan tage ansvaret for noget, som i bund og grund er uansvarligt, og det er i bund og grund uansvarligt at lade en række usikre økonomiske beregninger være styrende for de beslutninger, man tager vedrørende miljøet.

Et eksempel på en yderligere uansvarlighed er, når man fra miljøstyrelsen i et svar oplyser, at man ønsker at få en række problemer omkring blyforureningen bedre belyst, inden der træffes beslutning om en yderligere nedsættelse af blyindholdet, som medfører omfattende investeringer, der må anses for tabt, hvis det i løbet af nogle år skulle vise sig, at foranstaltningerne var mindre påkrævet. Det, der siges her, . . .

**Formanden:**

Der må være ro i salen.

**Waldorff (VS):**

... er: lad os se, om ikke vi kan trække den lidt, for det kan være, det ikke er helt så galt, som det i øjeblikket ser ud til.

Vores konklusion er imidlertid en anden end at gå imod forslaget eller undlade at stemme om forslaget. Det hænger paradoksalt nok sammen med, at det er et bemyndigelseslovfor-slag, for forslaget i sig selv låser sig ikke fast på en bestemt grænse. Som det vil være gået op for de fleste, er vi altså imod den grænse, der

**[Waldorff.]**

nu bliver fastsat i en bekendtgørelse. Desuden ligger der i lovforslaget muligheder for at skride ind over for andre stoffer, hvad vi mener er en fordel.

Det, som må være konklusionen, er altså, at der må udøves et ret beslutsomt pres på de instanser, som har med denne sag at gøre. Vi skal i hvert fald nok gøre vores til, at man hurtigst muligt kommer videre end til den nedsættelse, som man her har planlagt.

**Miljøministeren (Niels Matthiasen):**

Jeg skal kun gøre den korte bemærkning, at jeg såmænd ikke tror, at uenigheden er så stor inden for partierne her i salen. Sandheden er, at vi vel alle sammen ønsker at få nedsat disse grænser så meget som muligt.

Det, der er det afgørende i denne sag, er, at miljøstyrelsen har ment, at der er en række problemer omkring blyforureningen, der bør belyses bedre, inden vi går videre, end vi gør i øjeblikket. Der er for det første undersøgelser af blyforureningens sundhedsskadelige virkninger, for vi ved, der i øjeblikket er en undersøgelse i gang på Københavns universitets hygiejniske institut, der undersøger blyforureningens sundhedsskadelige virkninger, ligesom man gør i det svenske naturvårdsnæmd, hvor vi vil have adgang til de resultater, man dér når frem til. For det andet er der befolkningens faktiske belastning med bly, som også er ved at blive undersøgt.

For det tredje er der undersøgelser af andre muligheder for reduktion af blybelastningen, hvor der eventuelt vil kunne opnås en tilsvarende eller større effekt med indsats af mindre midler. For det fjerde er der undersøgelser af de raffinaderimæssige forhold efter iværksættelsen af den foreslåede grænse på 0,40 g pr. l, hvilket giver bedre mulighed end i dag for at bedømme mulighederne for og omkostningerne ved en yderligere reduktion. Endelig er der for det femte undersøgelser vedrørende virkningerne af blyfattig benzin på udstødningsgassens sammensætning, og det er også en af de ting, jeg har svaret på.

Jeg synes, det er væsentligt, at det indgår i et arbejdsprogram, som jeg har bedt om at man fremmer mest muligt, så vi kan komme tilbage til denne sag så hurtigt som muligt. Jeg synes også, det er rigtigt at gøre opmærksom på, at det er det, der er begrundelsen for, at vi ikke går videre i denne omgang. Der mangler nogle

undersøgelser, der giver os større sikkerhed for, hvad vi kan opnå.

Så vil jeg blot lige tilføje, at på grund af valget i februar er hele behandlingen af dette forslag blevet forsinket, og det kan blive svært at nå at sætte bekendtgørelsen i kraft den 1. november. Men det er noget, vi må vende tilbage til, hvis det skulle ske, at man måtte udsætte det en måned eller to for at få alle tingene på plads.

Hermed sluttede forhandlingen.

Ændringsforslaget om en ny affattelse af § 1 forkastedes med 106 stemmer mod 36.

§§ 1-7  
vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

**Formanden:**

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Op-hold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Anden behandling af forslag til lov om ændring af toldloven.*

(Lovforslag nr. L 87. Fremsat 15/3 77. Første behandling 12/4 77. Betænkning 13/5 77.)

Der var ikke stillet ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der stillet følgende 2 ændringsforslag:

Af *Arentoft* (FP):

Til § 1.

Nr. 24 udgår.

**B e m æ r k n i n g e r.**

Det må være rimeligt at udskyde revisionen af dette afsnit af toldloven, til de undersøgelser, ministeren for skatter og afgifter har indvilget i at foretage, er afsluttet. Såfremt undersøgelserne sort på hvidt kan dokumentere, at et toldoplæg i Padborg vil være den mest samfundsgavnlig løsnings, kan ministeren for skatter og afgifter fremsætte forslag om ændring.