

[Miljøministeren]

der ligesom her er tegnet en enighed blandt partierne om, at forskning og oplysning skal opprioriteres, hvad jeg gav udtryk for i mit første indlæg.

Hr. Waldorff var inde på problematikken om de to parter, der specielt er involveret i denne sag – det er erhvervene, først og fremmest industrien, og det er forbrugerne – og gav udtryk for den pessimistiske holdning, at det ikke kan lade sig gøre at få enighed mellem disse to parter. Det er rigtigt, at problemerne er meget store, og at det kan knibe i levnedsmiddelrådet at blive enige disse parter imellem, men det skal vi jo nok forstå sådan, at der her er rejst nogle vældige problemer for begge parter.

Der er vældige problemer for forbrugerne, og vi må ind i overvejelser her. Der er vældige problemer for industrien, og vi må ind i overvejelser her. Der er ingen tvivl om, at det høje stade, danske levnedsmidler har i udlandet, er noget, vi i fællesskab må tage alvorligt, lige så vel som forbrugernes ønske om at få syn for den rene vare og være sikker på, at det er en ren vare, vi får, må tages alvorligt.

Når man så fra hr. Waldorffs side konkluderer, at denne regering kun varetager industriens interesser – og dermed kunne jeg forstå, at man fra hr. Waldorffs og måske fra forslagsstillernes side kun varetog forbrugernes interesser – så tror jeg, at begge parter er tjent med, at vi i det udvalgsarbejde, der nu kommer, varetager begges interesser på bedst mulige måde; det gør vi i al fald fra regeringens side. Dermed er også sagt, at der ligger et kæmpearbejde i udvalget for at prøve at komme igennem med en fornuftig løsning, sådan at begge parter kan være tjent med det.

**Dorte Bennedsen (S):**

Jeg skal ikke forlænge debatten meget, men blot sige, at jeg må tolke ministerens ord som en positiv holdning over for det spørgsmål at udarbejde regler vedrørende aromastoffer i basislevnedsmidler.

Jeg er helt klar over, at der ligger en række problemer i dette, som – hvad jeg også selv sagde i mit indlæg – egner sig bedst for udvalgsarbejde, men jeg var glad for den holdning, som jeg fornemmede hos ministeren.

Så spurgte jeg ministeren om en ting mere, som jeg ikke fik svar på, og det vil jeg meget gerne have et svar på. Det drejer sig om, hvorvidt ministeren vil være positiv over for at udarbejde regler vedrørende fødevarers indhold i forbindelse med anvendelse af bestemte betegnelser. Jeg tror, ordet kødpølse har været nævnt her i dag, men der er mange andre problemer inden for basislevnedsmidlerne, hvor det var rimeligt at lave sådanne regler. Det vil jeg gerne vide om ministeren vil være positiv over for.

**Miljøministeren (Chr. Christensen):**

Jeg kan sige til fru Dorte Bennedsen, at det spørgsmål vil jeg nøje overveje.

Hermed sluttede forhandlingen.

### *Afstemning*

Lovforslagets overgang til anden behandling  
vædtoges uden afstemning.

**Anden næstformand (Mette Madsen):**

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til miljø- og planlægningsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

**3) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 27:**

*Forslag til folketingsbeslutning om forbud mod tilsætning af blyholdige stoffer til motorbenzin.*

Af Hove Sørensen (SF) og Waldorff (VS).

(Fremsat 24/11 82).

Forslaget sattes til forhandling.

### *Forhandling*

**Miljøministeren (Chr. Christensen):**

Dette forslag til folketingsbeslutning er af forslagsstillerne tænkt som et skridt til at begrænse udsendelsen af bly i atmosfæren.

Jeg vil med det samme sige, at jeg er enig med forslagsstillerne i, at vi skal arbejde

[Miljøministeren]

mod, at den mængde bly, der udsendes i atmosfæren, bliver så lille som muligt. Vi ved i dag, at der kan være sundhedsmæssige problemer i forbindelse med, at mennesker – og her måske specielt børn og gravide kvinder – udsættes for blypåvirkning. Den væsentligste del af det bly, der udsendes til atmosfæren, stammer fra biler, og interessen derfor har derfor været rettet mod tilsætningen af bly til benzin.

I Danmark fastsattes med virkning fra 1. januar 1978 den højest tilladelige mængde af bly i benzin til 0,40 g pr. liter. Med virkning fra 1. juli 1982 nedsattes blyindholdet til 0,15 g pr. liter, idet dog visse produkttyper kom ind i en overgangsbestemmelse til den 1. juli 1984.

De ændringer, der har fundet sted i lovgivningen vedrørende tilsætning af bly til benzin, forventes efter miljøstyrelsens vurdering at reducere blyudslippet fra omkring 900 t pr. år i midten af 1970'erne til mellem 200 og 250 t pr. år i 1985. Det er i virkeligheden en nedsættelse til en fjerdedel.

Vi er således kommet et godt stykke vej, men vi vil gerne bl.a. ud fra de nævnte sundhedsmæssige hensyn endnu længere ned, men vi står over for en række praktiske vanskeligheder, der ikke gør det muligt umiddelbart at reducere blyudslippet fra bilmotorer yderligere.

Bly tilsættes for at forøge benzinens oktantal, og høje oktantal er nødvendige i de fleste nyere bilmotorer, som af hensyn til ønsket om lavt energiforbrug er konstrueret med høje kompressionsforhold. Det vil ikke på raffinaderierne være muligt ved hjælp af de i dag eksisterende teknologier at kompensere for en total fjernelse af bly. Et krav om fjernelse af blyet fra benzinen vil derfor medføre anvendelse af biler med lavere kompressionsforhold, og dette vil betyde større energiforbrug og større valutaudgift for landet. Man må også være opmærksom på, at fjernelsen af bly i hvert tilfælde for en stor del af de ældre biler kan medføre problemer i form af øget slitage på ventilerne, fordi blyet har en smørende effekt.

Man kan nu spørge, om det ikke er muligt at erstatte blyet med andre oktantalsforøgende stoffer. Her kan vi konstatere, at der igennem en årrække, f. eks. i Vesttyskland og Sverige, har været kørt forsøg med tilsætning af alkohol til benzin. Hovedindtrykket fra

disse forsøg er, at det vil være muligt at anvende f. eks. 15 pct. metanolholdige blandinger. Der er visse tekniske problemer, men man mener, at disse kan løses inden for en rimelig tid og med en overkommelig indsats. Men før der foreligger nogen endelig konklusion af de igangværende undersøgelser, finder jeg dog ikke, at Danmark isoleret bør tage initiativer.

Jeg vil heller ikke undlade at gøre opmærksom på, at en sådan løsning muligvis kan medføre andre miljømæssige problemer i form af øget udslip af de såkaldte aldehyder, som kan give anledning til ubehagelig lugt som den, vi konstaterer fra dieselmotorer.

Som det vil fremgå af, hvad jeg har sagt, er der mange problemer forbundet med fjernelse af blyet fra benzinen. Problemerne er af en sådan karakter, at det næppe vil være muligt for Danmark isoleret at stille krav om blyfri benzin. Det kræver internationalt samarbejde.

Fra dansk side har vi ved flere lejligheder givet udtryk for, at vi vil støtte alle bestræbelser, som går ud på at reducere blyindholdet i benzin, sidst ved EF-miljøministermødet i Bruxelles den 17. december 1982, hvor det fra dansk side blev understreget, at der kræves en yderligere indsats for at formindske ikke alene blyudslippet fra benzin, men al slags forurening.

Det var mig en glædelig overraskelse, at vort indlæg dér blev mødt fra de øvrige medlemsstater med meget positive udtryk. Ved et møde mellem de nordiske miljøministre i november 1982 støttede vi et forslag til en fælles nordisk målsætning om indførelse af blyfri benzin.

Vi vil fortsat presse på fra dansk side og støtte alle internationale bestræbelser, som sigter på at reducere blyindholdet i benzin. Men jeg tror, det er for snævert alene at se på den blybelastning, der stammer fra bilmotorer. Miljøstyrelsen har beregnet, at mens blyudslippet fra benzin tidligere udgjorde 90 pct. af det samlede blyudslip, vil det i midten af 1980'erne udgøre omkring 60 pct.

Selv om dette stadig er et stort tal, kan der således også være grund til at rette opmærksomheden mod andre former for blyudslip i vort samfund, og det drejer sig primært om områder som spildolieforbrænding, affaldsforbrænding, blysmelterier og kulforbrænding.

[Miljøministeren]

Jeg er klar til at se nærmere på de forskellige blyforureningsproblemer under udvalgsarbejdet, såvel forureningen fra bly i benzin som andre kilders bidrag til den samlede belastning med bly i miljøet.

**Camre (S):**

Den socialdemokratiske gruppe er positivt indstillet over for det forslag, som SF og VS her har fremsat. Vi mener, at blyet i vores atmosfære og i vores miljø på anden måde indebærer en meget betydelig sundhedsrisiko, som i ganske særlig grad rammer børnene, og det er vores opfattelse, at der skal gøres alt, hvad der er teknisk muligt, for at nedbringe den blyudstrømning i miljøet, som finder sted. Det er, som ministeren sagde, ikke alene bilerne, det er også andre kilder, men det, det foreliggende forslag jo altså omhandler, er specielt blytilsætningen til benzin, og det er jo det, vi skal tale om her i dag.

Der er nogle tekniske og nogle politiske hindringer. De politiske hindringer er jo først og fremmest det EF-direktiv af 29. juni 1978, som siger, at man på den ene side ikke må tilsætte mere end 0,4 g bly pr. liter benzin, men på den anden side heller ikke må tilsætte mindre end 0,15 g.

Det er ganske åbenbart, at tiden synes at være løbet fra dette direktiv, og det ses også ganske klart af, at der fra EFs side ligger et direktiv af 29. juli 1982, som siger, at medlemsstaterne ikke må have regler, som forhindrer tilsætning af forskellige former for sprit.

Vi er ikke helt sikre på, at alle problemer i forbindelse med sprittilsætningen er løst, men jeg er dog bekendt med, at der på Teknologisk Institut i Tåstrup i afdelingen for automobilteknik i en periode har været forsøg med tilsætning af sprit til motorbenzin i mængder på op til 15 pct., så vidt jeg ved. Og det kunne nok være interessant hurtigt muligt i udvalget at få noget at vide om, hvad disse forsøg viser.

Det er jo muligt, at vi ikke her i dag i salen eller i den nærmeste fremtid i udvalget kan konstatere, at der er et politisk flertal for at stemme SFs og VS' forslag igennem, men jeg tror i hvert fald, at vi vil kunne konstatere meget hurtigt, at der er et politisk flertal for at bede ministeren om at arbejde for at få ændret, eventuelt ophævet, EF-direktivet af

29. juni 1978, således at det ikke er forbudt medlemsstaterne at gå under de 0,15 g. Jeg mener, det vil være et første væsentligt skridt, og jeg tror udmærket, at et lille land som Danmark kan tage et initiativ af den art, for det er sådan set ganske urimeligt, når der findes muligheder for at komme lavere, at man så ved et sådant direktiv skulle hindre medlemsstaterne i at gøre det.

Vi vil med interesse i udvalget se på de resultater af forskellige målinger, undersøgelser og rapporter, som ministeren måtte kunne forelægge os med henblik på, at vi meget snart får truffet beslutninger, der gør det muligt at sænke 0,15-grænsen, og gerne meget hurtigt får blyet helt væk fra benzinen.

**Ole Bernt Henriksen (KF):**

Dette er jo ikke et af de meget sprængstof fyldte forslag. I det hele taget har jeg en fornemmelse af, at holdningen her i salen er temmelig ensartet. Jeg har ikke så forfærdelig meget at føje til det, som hr. Camre sagde, men vil dog gerne sige to ting.

Den første er, at jeg tror, det er vigtigt, at vi i udvalget, når vi beskæftiger os med dette, er opmærksomme på, at dette er noget, hvor vi skal være med til at trække andre lande med os. Jeg tror, det er vigtigere, at vi trækker de andre lande med os på dette og på andre områder, end at vi pludselig gør et eller andet meget opsigtsvækkende i Danmark.

Det forholder sig jo nemlig sådan, at det ikke blot er et spørgsmål om at forbyde bly i benzin og andre steder. Det er også en meget væsentlig opgave – det tror jeg alle kan være enige om – at finde nogle virkelig gode erstatninger for blyet. Det valg, vi træffer med hensyn til erstatninger for blyet, bliver jo nemlig noget, der får meget store industripolitiske konsekvenser. Jeg kan da ikke lade være med at nævne den mulighed, at noget af erstatningen for blyet kunne være tilsætning af noget, der produceres ude i Nordsøen i øjeblikket. Det vil jeg meget gerne have overvejet grundigt, for jeg har nemlig opdaget, at når vi drøfter miljøspørgsmål i dette ting, på en begavet måde tager os tid til at finde de rigtige løsninger, kommer der tit nogle biprodukter, der er gavnlige for dansk industri. Det vil jeg lægge megen vægt på at vi får gjort grundigt i udvalget, og det tror

[Ole Bernt Henriksen]

jeg da heller ikke at der er nogen i udvalget der vil være uenig med mig i.

Måske sammenhængende hermed ønsker vi, at der bliver en rimelig overgang, sådan at brugerne og ikke bare brugerne, men også fabrikanterne, får tid til at omstille sig. Der kan jeg for så vidt støtte tankegangen i det, som hr. Camre var inde på, nemlig at hvis vi begynder at flytte lidt, give nogle varsler om, at nu kommer det og det, kommer der også på det område nogle gode løsninger.

Jeg tror altså ikke, vi bare skal drøfte bly i udvalget, vi skal også drøfte erstatninger for blyet, vi skal drøfte nogle industripolitisk perspektivrige ting, og så skal vi selvfølgelig, som også ministeren var inde på, drøfte, hvorledes vi tilrettelægger dette i EF og i forhold til Norden, hvor vi jo også har en væsentlig diskussionspartner.

**Hans Jørgen Holm (V):**

Da mit partis ordfører i denne sag, hr. Sønderby, ikke kan være til stede, skal jeg på venstres vegne fremføre nogle betragtninger over beslutningsforslag nr. B. 27.

I 1977 vedtog folketinget en lov om blyindhold m.v. i benzin med alle partiers stemmer. Det var en bemyndigelseslov, og den har virket og virker efter hensigten. Selvfølgelig vil vi fortsat forbedre vort miljø og begrænse udsendelse af bly i luften, og det er jo egentlig gået meget godt siden, og i løbet af 1984 vil vi være nede på 0,15 g, og det har kostet 100 mill. kr. at opnå det. Jeg ved, at miljøministeren i EF arbejder på at få EF-landene længere ned, og det vil vi selvfølgelig støtte. Også på nordisk plan prøver vi at forbedre forholdet.

Men vi må også her sige, at det skal være miljø med mening i, sådan at forstå, at de økonomiske sammenhænge også her må tages i betragtning. Hvad er omkostningerne for at komme længere ned med blyindholdet i benzin? Og hvad koster forslaget egentlig i merudgifter, også for forbrugerne? Vil der komme nogen anden forurening i stedet, hvis vi gør det?

Det beslutningsforslag, som vi behandler i dag, er der jo ikke sat kroner og øre på, kun siges det til sidst i bemærkningerne, at omstillingen af motorer er anslået til et par hundrede kroner pr. bil, nemlig 1.349.000 biler

gange 200 kroner, og det vil sige 250-300 mill. kr.

Forslagsstillerne siger også, at vi kan forvente prisstigninger ved blanding med 15 pct. metanol, men det vil de klare ved lavere afgifter. Hvor stort bliver provenutabet for staten?

Venstre er positiv over for så lavt blyindhold i benzin som muligt, men vi mener, at det arbejdes der med under den nugældende lov, og vi er kommet ganske langt, og vi kan derfor ikke medvirke til beslutningsforslaget.

**Kalnæs (SF):**

Vi ved, at vi i dag udsættes for op til flere hundrede gange så meget bly i den luft, vi indånder, og den føde, vi spiser, som vore forfædre blev udsat for. Og vi ved, at specielt børn og gravide er særlig følsomme og dermed særlig udsatte for blyforgiftning. Vi ved også, at når man laver en undersøgelse på 82 automekanikere, har det faktisk vist sig, at 52 af disse mekanikere havde et blyindhold i blodet, som var over det, der anses for at være skadeligt. Vi ved også, at bly ikke på nogen måde indgår i det normale sunde stofskifte, og vi ved, at der ikke kan fastsættes nogen sikker nedre grænse for blyforureningen.

Derfor bør vi hurtigst muligt arbejde os væk fra enhver form for blyforurening. Og her er det rimeligt at starte med blytilsætningen til motorbenzin, dels fordi den er unødvendig, dels fordi den er en hovedkilde til blyforureningen. Efter SFs mening bør enhver form for blytilsætning til benzin derfor forbydes hurtigst muligt.

Vi er faktisk i Danmark langt bagefter flere af vore nabolande. I Sverige, Schweiz og Vesttyskland må der højst være et indhold på 0,15 gram bly pr. liter benzin, mens vi her i Danmark i 1983 og faktisk også i hele 1984 må bruge superbensin med op til 0,4 gram bly pr. liter. Vi kan ikke få blyfri benzin i Danmark, mens det i USA er sådan, at omkring halvdelen af bilerne kører på blyfri benzin. I Japan bruger kun en ganske lille del af bilerne benzin med blytilsætning. Målet må være, at vi i Danmark får blyfri benzin hurtigst muligt, men vi må da erkende, at det ikke kan gennemføres fra den ene dag til den anden. Derfor må vi i stedet for tage en række skridt henimod, at vi kun anvender

[Kalnæs]

blyfri benzin. En af tingene kunne jo være, at man nedsætter blyindholdet i superbenzin straks eller hurtigst muligt, altså ikke venter til 1. juli 1984, men gennemfører det allerede i år. Vi kan også straks gøre det muligt at købe blyfri benzin i Danmark, og vi kan gøre denne blyfri benzin tiltrækkende for forbrugerne ved at nedsætte benzinafgiften på den. Det er højst tænkeligt, at man så i stedet for blytilsætning bør anvende metanol eller andre spritarter som benzintilsætning for at sætte oktantallet op. Det er der gjort vellykkede forsøg med i stor skala både i Sverige og i Vesttyskland og også i mindre skala herhjemme.

Vi mener også, at der straks bør gennemføres en begrænsning af mængden af aromater i benzin. Mængden af aromater er begrænset til 5 pct. i Sverige og Schweiz, og vi mener, det er vigtigt også at gennemføre det i Danmark, for hvis man nedsætter mængden af bly i benzin, er der risiko for, at man får anden forurening i større målestok, hvis man ikke laver en sådan begrænsning samtidig eller gerne hurtigst muligt.

I stedet for at halte bagefter, når det drejer sig om at formindske blyforureningen i Danmark, burde vi være foregangsland. Det er der to særlige grunde til. For det første er vi i et land, som producerer fødevarer i stor stil, og en stor del af den bly, som folk udsættes for, får de faktisk igennem deres fødevarer. For det andet er vi et land, hvor vi bruger cyklerne i høj grad – en stor del af transporten foregår pr. cykel – og cyklister udsættes i høj grad for blyforurening fra bilerne, og mange af cyklisterne er faktisk børn. Det er vældig sundt og vældig dejligt både at spise grønsager og frugt fra Danmark, det er også dejligt og sundt at cykle, men det er altså en forudsætning, at man har så ren en luft, at man ikke bliver blyforgiftet eller forgiftet af andre affaldsstoffer, når man begiver sig ud på cyklen i trafikken eller sætter tænderne i æbler eller grønsager, der har vokset i Danmark.

**Maisted (FP):**

Fremskridtspartiet vil selvfølgelig være positiv over for forslagsstillerne, når vi skal have behandlet disse tekniske problemer i udvalget, men jeg hæftede mig ved én ting, som hr. Kalnæs sagde, og som jeg går ud fra

ellers skulle støtte dette forslag, nemlig at han ikke mener, man kan løse problemerne fra den ene dag til den anden. Derfor finder jeg selvfølgelig, at dette forslag til folketingsbeslutning er ganske overflødig at fremsætte nu. Men vi er altså positivt indstillet over for, at man får belyst problemerne under udvalgsarbejdet.

**Hahn (CD):**

Her har man et forslag, hvorom alle partier er enige. Alle borgere færdes jo på gader og landeveje, og alle indånder benzinen. Vi har nu hørt ordførere fra mange partier, og alle er enige om, at der må gøres noget.

Naturligvis kan vi ikke afskaffe bly i benzinen, som det er blevet sagt, fra den ene dag til den anden, men vi kan arbejde henimod det, så længe vi har benzindrevne biler.

Vi fra vort parti vil være meget positive under udvalgsarbejdet, og vi vil deltage og sige alt, hvad der skal siges, for at kunne være positive.

**Dræbye (RV):**

Jeg tror efterhånden, det er muligt at konkludere, at det ikke så meget er spørgsmålet om et flertal for den beslutning, som indgår i forslaget, der er det interessante i debatten. De problemer, der måtte være knyttet til den, kunne naturligt behandles i forbindelse med et lovforslag, og de problemer, jeg tænker på, er først og fremmest de tekniske problemer og de tidsmæssige problemer for at få benzin med det oktantal, som er nødvendigt til de motorer, vi har.

Problemet vil være et andet, fordi regeringen ikke umiddelbart, selv om folketetinget, sådan som der nu er flertal for, vedtog folketingsbeslutningen, ville kunne komme med det lovforslag som en konsekvens af denne vedtagelse. Det skyldes, som hr. Camre var inde på, at EF-direktivet spærrer for en beslutning. Derfor er jeg enig med hr. Camre i, at det, der er det vigtige, sådan set er, at ministeren erkender og konstaterer, at der er et flertal i folketetinget, som gerne vil i gang med en lovgivning, som afskaffer blyet i benzinen, og at det derfor er ministerens opgave gennem forhandlinger i EF at søge at få dette EF-direktiv ændret, således at der ikke er en nedre grænse for blyindholdet.

[Dræbje]

Jeg har forstået af det svar, ministeren har givet folketingsudvalget, at direktivet ikke kan forstås anderledes. Jeg mener, der er andre dele af Romtraktaten, som gør det muligt at handle i denne sag. Derfor er det vigtigt, at regeringen hurtigt tager dette op, sådan at det konstaterede flertal også kan komme til at behandle den lovgivning, som må være resultatet af denne drøftelse i dag.

#### Waldorff (VS):

En ting er selvfølgelig: at alle kan blive enige om, at det vil være vældig godt, hvis vi kan arbejde på at få nedsat blyindholdet i benzinen. En anden ting er så, om man kan gennemføre ikke i morgen, men altså inden for en eller anden overskuelig fremtid et forbud mod tilsætning af bly i benzin. Det er klart, at når vi sammen med SF har syntes, at det var fornuftigt at fremsætte et forslag herom, så skal vi selvfølgelig også i en eller anden udstrækning kunne sige noget om, hvad man så faktisk skal gøre, for at man kan løse disse problemer. Hvis man stiller sig den opgave at fjerne blyet uden at ændre ved nogle grundlæggende betingelser for det hele, er det klart, at svaret på forhånd er negativt: det kan ikke lade sig gøre. Vi har en række ting: EF-direktivet, som er omtalt, indretningen af raffinaderierne i Europa, motorerne, økonomien, som hr. Hans Jørgen Holm lagde megen vægt på. Endelig er der et hensyn, og det synes jeg er vigtigt, at det ikke må føre til andre forureninger, som også er slemme. Her er det klart, at vi ikke kan acceptere – det tror jeg i øvrigt gælder mange af partierne, det lyder sådan – at være bundet af disse betingelser.

På baggrund af disse problemer stillede vi en række spørgsmål her før jul, som prøvede at kalde en holdning frem fra regeringen også om nogle tekniske ting. Jeg synes egentlig, det var nogle ret rimelige og positive svar, vi fik. Det var også meget af det, der gik igen, har jeg fået at vide – jeg var ude af lokalet – da miljøministeren kommenterede forslaget her. F.eks. at man vil arbejde på at ændre EF-direktivet, det er selvfølgelig vigtigt, men jeg tror ikke, jeg er enig, når f.eks. hr. Ole Bernt Henriksen siger, at det er en sag, hvor det er vigtigere at få andre europæiske lande med end selv at tage et eller andet kæmpeskridt i retning af at fjerne blyet. Jeg tror

ikke, der er det modsætningsforhold. Jeg tror faktisk, at en af forudsætningerne for at få presset andre europæiske lande til at gøre noget ved blyproblemerne er, at vi også gør noget ved det, f.eks. hvis man i Danmark vedtog en målsætning om, at man i løbet af nogle år krævede, at alle nyimporterede biler skulle kunne køre på blyfri benzin. Det ville tvinge andre europæiske lande til at tage nogle skridt til at ændre produktionen af biler, bl.a. fordi vi ved, vi kan få sådanne biler andre steder; vi kan få dem fra USA og fra Japan.

Jeg synes også, det er værd at notere, at trafikministeren også er positiv over for sådan noget som trafikplanlægning. Det har også meget at gøre med trafikplanlægning at nedbringe såvel blyforurening som anden forurening, selvfølgelig især PAH-forbindelserne, som er problemet for så vidt angår benzinen.

Jeg synes, at der er grund til at notere – og det er det centrale i denne diskussion – at det i dag er teknisk muligt at indrette bilparken med blyfri benzin, selv om der er en masse problemer om teknik og import af brændstof og nogle tekniske problemer i forbindelse med alternative drivmidler, tilsætning af metanol til benzin. Det har faktisk været praktiseret siden 1975 i USA, og man kan – det gør man i USA – bruge katalytiske efterforbrændere. Man kan diskutere, om det betyder en yderligere begrænsning af forureningen, men jeg vil i hvert fald sige, at det fjerner de ekstraproblemer, man ellers ville have fået. Isoleret betragtet kan man altså i dag fjerne blyet fra benzinen, og halvdelen af den amerikanske bilpark kører faktisk på blyfri benzin, og det gælder også en betydelig del af den japanske.

Derfor vil jeg mene, at det, et forslag kunne munde ud i, var, at man sigtede imod en principbeslutning om, hvornår dette skal gennemføres i Danmark. Med det som udgangspunkt må man selvfølgelig forsøge at presse de andre EF-lande, som er med til at blokere denne sag.

#### Steffensen (KrF):

Ministerens tale gav udtryk for den positive udvikling, der har været på dette område inden for de sidste ti år, og det er jo da selvfølgelig godt, at det er tilfældet. Det er også

[Steffensen]

et godt udgangspunkt for at fortsætte denne udvikling. Jeg er enig med de ordførere, der har udtalt sig i retning af, at det ville være gavnligt, hvis vi kunne påvirke vore partnere i EF til at være med til at gå yderligere i retning af at få blyet væk fra benzinen.

Det er vigtigt at få denne helhed med ind i billedet også, for dels har vi som partner i EF en forpligtelse også på dette felt, dels kan vi så komme videre. Det er nævnt flere gange, at Japan og USA har løst problemerne på denne måde. Det er altså teknisk muligt.

Derfor er vi enige i intentionerne i dette forslag, og det lader til, at alle partier i princippet er det. Vi vil også gerne se på, hvordan vi kan komme videre.

Det er nok vigtigt at gøre opmærksom på, at vore nordiske samarbejdspartnere og broderfolk også er længere fremme på området, end vi er, og gerne ser, at Danmark følger efter dem, og at vi benytter just denne problematik til at være med til at lægge pres på vore partnere i EF.

Kristeligt folkeparti vil naturligvis gerne medvirke til, at vi kan komme frem til et resultat, som altså er intentionen i forslaget. Vi kan så diskutere de tekniske detaljer, og hvordan vi får den positive holdning, som der er givet udtryk for i folketinget i dag fra alle partier, udmøntet i praksis.

#### **Hove Sørensen (SF):**

Jeg vil takke for den modtagelse, vores forslag har fået, og kan konstatere, at der er bred enighed om, at det er vigtigt, vi diskuterer, hvordan vi kommer videre med forbedringer på dette område.

Miljøministeren kan da i hvert fald konstatere, at hvad han måtte komme med af initiativer, som går i den retning, vil der kunne skabes et bredt flertal for i folketinget.

Så meget mere glædeligt må det jo være for miljøministeren, eftersom det er kristeligt folkepartis egen politik. Jeg står her med et eksemplar af kristeligt folkepartis miljøpolitiske arbejdsprogram, som er vedtaget i lørdags, hvor der står, at blyforureningen fra forbrændingsmotorer gradvis skal fjernes og udstødningsgassen renses ved montering af katalysatorovne på alle biler.

Jeg kunne godt tænke mig at vide, om man i kristeligt folkeparti har diskuteret, hvad ordet gradvis dækker, om det er næste

år, 10 år, eller 20 år. I øvrigt vil jeg da gerne benytte lejligheden til at rose kristeligt folkeparti for det arbejdsprogram, det har vedtaget. Hvis det skal opfattes som et katalog over initiativer, som miljøministeren vil tage i den kommende tid, er jeg lige ved at tro, at jeg kan love SFs støtte til samtlige initiativer.

Det har været nævnt – det var hr. Camre – at EF-direktivet skulle være en hindring for, at vi kunne forbyde bly i benzinen, og det er da også rigtigt. Nu er der jo nok ikke nogen her i tinget, der har os mistænkt for at lægge særlig vægt på EF-direktiver, men hvis der er tilstrækkeligt mange andre, der gør det, kan det være en hindring for, at forslaget gennemføres, så jeg bliver nødt til at forholde mig til det. I EF-direktivet står der ikke noget om, at vi ikke ved siden af blyholdig benzin kan markedsføre benzin uden bly. Der kunne jo også være andre, f.eks. tekniske årsager, til, at vi i en overgangsperiode ville være nødt til at føre to typer benzin. Som SFs ordfører har været inde på, kunne man undgå, at en sådan benzin blev dyrere end den blyholdige, ved hjælp af afgifterne.

Venstres ordfører var inde på, at det ville koste et par hundrede millioner kroner at justere bilerne, og at der ville være et provenutab, hvis vi skulle regulere prisen på blyfri benzin over afgifterne. Det vil jeg ikke tage stilling til, lige så lidt som jeg kan tage stilling til, hvad prisen er på de skader, som bly i benzinen påfører specielt børn, men også befolkningen i det hele taget. Det mener jeg ikke man kan.

#### **Miljøministeren (Chr. Christensen):**

Jeg vil gerne give udtryk for min glæde over, at der er en forståelse for, at beslutningsforslaget ikke kan gennemføres fra dag til dag, fordi der, som flere ordførere nævnte, er problemer med EF, der er økonomien, og der er bekymringen for, at det eventuelt skulle kunne medføre andre forureninger. Jeg vil da også gerne kvittere over for ordføreren for forslagsstillerne, hr. Hove Sørensen, for den holdning, der blev givet udtryk for, til det arbejde, mit parti gør på det felt.

Men det forekommer mig alligevel, at hr. Ole Bernt Henriksen ramte plet, da han sagde, at det, der fremgår af debatten her, er, at her er noget, Danmark må trække andre lande med til. Dermed mener jeg sådan set også

[Miljøministeren]

der er givet det principielle tilsagn fra hr. Ole Bernt Henriksens side, som blev givet fra hr. Hans Jørgen Holms side og i virkeligheden fulgt op også af hr. Camre og hr. Dræbye, om støtte i det arbejde, vi gør i EF for at få blyindholdet i benzin sat endnu længere ned.

Der har været rejst spørgsmålet, om Danmark er bagud i denne sag, og det er endda blevet antydet, at Danmark ikke er et foregangsland, mens andre er langt foran. Efter min vurdering er Danmark netop et foregangsland, fordi vi ligger nede på det laveste niveau – vel, først i 1984. Når Danmark er foregangsland efter min opfattelse, er det bl. a., fordi vi har haft lejlighed til i EF at træde i spidsen for arbejdet for at få det endnu længere ned og ligeså i nordisk regie.

Jeg vil gerne i den forbindelse også lige tage med, at når jeg påstår, at Danmark er blandt de førende, når det gælder lavt blyindhold i benzin, er det ved sammenligning med de øvrige lande, at jeg kommer til den antagelse. Vesttyskland har samme grænse som anført i den nye bekendtgørelse fra miljøministeriet med 0,15 g pr. liter. I de øvrige lande er grænsen stadig væk oppe på 0,40 g pr. liter. I England er der planer om at reducere blyindholdet til 0,15 g fra 1985.

Så har flere ordførere henvist til Japan og USA. På baggrund af den debat, der har været om bly i benzin, og hvor begge lande gentagne gange er trukket ind som foregangslande, synes jeg, det er rimeligt også at sige, at blyfri benzin markedsføres i USA og Japan. Omkring halvdelen af de amerikanske biler kører på blyfri benzin, men det er væsentligt at være opmærksom på, at oktantallet i den blyfri benzin ligger omkring 92, og den vil således ikke kunne anvendes i ret mange danske biler.

Det kan ligeledes være væsentligt at henlede opmærksomheden på, at blyfri benzin ikke blev indført i USA på grund af overvejelser omkring blyudslip. Blyet blev fjernet, fordi kravene til andre udslip: kulilte, kvælstofoxider og kulbrinter, blev så strenge, at bilfabrikanterne blev nødt til at installere katalytiske efterforbrændere i i udstødningssystemet, og disse katalysatorer i udstødningssystemet ødelægges af bly. Det var på den baggrund at man måtte fjerne blyet.

Der er dog også et krav til blyudslippet i USA. I dag må gennemsnittet af blyfri og

blyholdig benzin højst være 0,13 g pr. liter, og det er foreslået ændret nu til en grænse for den blyholdige benzin alene til 0,30 g pr. liter. Det giver også stof til eftertanke.

Jeg vil gerne slutte disse bemærkninger med at takke for det tilsagn, der her blev givet fra ordførernes side om de initiativer, vi fra miljøministeriets side nu kan tage for at opfylde den fælles målsætning, alle partier har givet udtryk for: et lavere blyindhold i benzin.

**Kalnæs (SF):**

Nu sagde miljøministeren, at han var glad for, at der også fra SFs ordførers side blev givet udtryk for, at man ikke kunne indføre blyfri benzin fra den ene dag til den anden. Det er rigtigt, det sagde jeg, men der var jo nogle andre ting, som jeg nævnte, og som man faktisk godt kunne gennemføre fra den ene dag til den anden, og jeg vil gerne høre, hvordan miljøministeren ser på de ting. Det var sådan noget som, at man nedsætter grænsen for bly i superbenzin til 0,15 g pr. liter fra en tidligere dato end den, der er planlagt. Jeg synes, det er urimeligt, at man skal vente til den 1. juli 1984, og vi ved, at man også efter den dato må sælge det i det omfang, man har benzin med højt blyindhold på lager eller har lavet kontrakt om det. Jeg mener, man skulle rykke det f. eks. et år frem eller mere endnu. Jeg vil gerne høre miljøministerens holdning til et sådant initiativ. Så kunne man begynde at tale om, at vi var på samme niveau som Sverige, Vesttyskland og Schweiz, for dem må vi da erkende at vi er bag efter i dag.

Jeg nævnte også, at man i Sverige og i Schweiz har et forbud mod mere end 5 pct. aromater – det er altså ikke bly, men det hænger ret tæt sammen med det – og det er der ikke noget i vejen for at vi kan indføre, om ikke fra den ene dag til den anden så næsten fra den ene dag til den anden i Danmark.

Så var der spørgsmålet om at tage initiativ til at fjerne den nedre grænse i EFs direktiv, således som hr. Camre nævnte. Hvordan ser miljøministeren på at tage et sådant initiativ fra dansk side?

Endvidere var der spørgsmålet om at sælge blyfri benzin, så det blev muligt for folk at bruge blyfri benzin også i Danmark.



**Miljøministeren (Chr. Christensen):**

Ud over de svar, der indirekte er givet i mit indlæg om disse spørgsmål, skal jeg sige, at i spørgsmålet om at nedsætte bly i benzin til 0,15 g og også for superbensin med det samme og ikke vente til 1984 har vi jo et godt eksempel på det hensyn, der er taget til industriens mulighed for at tilpasse sig den lavere procentsats. Det er det økonomiske hensyn, som jeg mener det er rimeligt at tage, og derfor vil jeg ikke tage initiativ til at ændre den aftale, der er truffet her.

Med hensyn til de initiativer, vi skal tage i EF, har jeg noteret mig de ønsker, der har været fremsat, og jeg har kvitteret for det tilsagn, der er givet os om at fortsætte det arbejde, vi allerede har intensiveret. Hvordan det skal gøres, må vi drøfte.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Afstemning*

Forslagets overgang til anden (sidste) behandling vedtoges uden afstemning.

**Anden næstformand (Mette Madsen):**

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til miljø- og planlægningsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

**4) Første behandling af lovforslag nr. L 76:**

*Forslag til lov om samfundssolidaritet hos de offentligt ansatte.*

Af Glistrup (FP) m. fl.

Fremsat 30/11 82).

Lovforslaget sattes til forhandling.

*Forhandling***Finansministeren (Christophersen):**

Jeg kan gøre det meget kort. Det lovforslag, der er fremsat af 3 medlemmer af fremskridtspartiet, kan regeringen ikke tilslutte sig. Vi synes, det er et dårligt lovforslag. Det

er rigtigt, som man gør opmærksom på i bemærkningerne, at vi er i en alvorlig økonomisk situation, men det medfører ikke efter regeringens opfattelse, at man skal gå til værks som foreslået i forslaget, hvor man jo stiller forslag om, at de offentligt ansatte udsættes for en helt urimelig forskelsbehandling. Jeg vil godt nævne nogle af de ting, som er årsagen til, at regeringen må afvise forslaget.

Man foreslår i § 1, at enhver offentligt ansat skal kunne opsiges til fratræden med højst 3 måneders varsel. Det finder vi ikke er rimeligt. Hvorfor skal man have den forskelsbehandling? På det private område ved vi jo at opsigelsesvarsler i al væsentlighed er efter funktionærlovens regler, og der er ingen saglig begrundelse for at indføre forskellige regler for private og for offentligt ansatte.

Så foreslår man i § 3, stk. 1, at det samlede antal tjenestemænd ingen sinde må overstige 1.000. Jeg må sige, at der er en række samfundsområder, hvor vi finder at der er behov for mennesker ansat på tjenestemandsvilkår uden strejkeret. Vi kunne nævne forsvarets område og politiets område, men også den centrale forvaltning og folkekirkens område for at tage yderligere et eksempel. 1.000 mennesker og ikke flere, det synes vi er en helt urimelig måde at fastlægge antallet af tjenestemænd på.

Så foreslås der en række ændringer i de pensionsmæssige forhold. Eksempelvis stilles der i § 3, stk. 2 og 3, forslag om helt eller delvis at fratage de ansatte tjenestemænd de pensionsrettigheder, de har optjent. Det synes jeg er et fantastisk forslag. Det fremgår endda, at tjenestemænd under 60 år skal fratages hele deres tjenestemandspension. Det er fantastisk, fordi det er udtryk for en meget stærk forskelsbehandling, også i forhold til de offentligt ansatte, der er ansat på overenskomstbasis.

Jeg kan være enig med forslagsstillerne i, at vi er i en meget alvorlig økonomisk situation, men den måde at løse den på, som her er blevet beskrevet, finder jeg ikke at vi på nogen som helst måde kan støtte.

**Taanquist (S):**

Socialdemokratiet afviser det foreliggende lovforslag, og det er der flere grunde til. Alene den insinuation, der ligger i lovforslagets