

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

### Afstemning

**Fjerde næstformand** (Margrete Auken):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Miljø- og Planlægningsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (*Ophold*). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

### 33) Første behandling af lovforslag nr. L 94: Forslag til lov om ændring af lov om kemiske stoffer og produkter. (Udbud af bestemte brændstofkvaliteter).

Af miljøministeren (Hans Christian Schmidt). (Fremsat 27/11 2003).

Lovforslaget sattes til forhandling.

### Forhandling

**Gudrun Laub** (V):

Dette lovforslag er et forslag om en bemyndigelseslov, som giver Miljøministeriet hjemmel til at fastsætte regler om, at forhandlere af brændstof skal udbyde en bestemt brændstofkvalitet til salg.

Anledningen til, at lovforslaget kommer nu, er et EF-direktiv fra marts 2003, der bestemmer, at der fra 2009 kun må sælges svovlfri brændstoffer. For at gøre klar til 2009 skal medlemslandene allerede fra den 1. januar 2005 sikre, at svovlfri benzin og diesel skal markedsføres.

Der er vel ikke nogen, der kan have noget imod, at vi i Danmark følger direktivet, så vi kan gå over til svovlfri benzin og diesel til brug i motorkøretøjer. Det giver os mulighed for at udnytte nye teknologiske muligheder og på længere sigt at nedbringe forurening.

Det er også helt fornuftigt, at forhandlerne skal have tid til at gøre klar til salget, og at der sker en markedsføring af produkterne, før vi i 2009 kan gå over til de svovlfri brændstoffer.

Det overlades til ministeren at få denne omlægning til salg af svovlfrit brændstof ført ud i praksis sådan, at hvis der er behov for det, ind-

drages Konkurrencestyrelsen i forbindelse med forhandlinger med branchen.

Jeg mener, det er et udmærket lovforslag, og Venstre kan støtte det.

**Jytte Wittrock** (S):

Miljø og sundhed er to ting, der hænger sammen. Danskerne får flere og flere sygdomme, der bl.a. skyldes negative miljøfaktorer. Forurening og kemiske stoffer er nogle af dem.

Hvert år stiger antallet af biler herhjemme. Flere og flere familier har mere end en bil, og trafikken bliver tættere og tættere. Hvert år ser vi også flere mennesker, der ulykkeligt rammes af kræft. Hvert år rammes et stigende antal af sygdomme, der kan relateres til partikelforureningen. Den udvikling er stærkt foruroligende og en stor trussel for sundheden.

En række forskere slog for nylig fast i Ugeskrift for Læger, at partikelforureningen er livsfarlig; så livsfarlig, at den kan koste op til 3.000 danskere livet hvert år. Det problem er vi nødt til at tage hånd om og tage seriøst. Der er behov for, at vi skaber renere linjer i den kemiske kaos, der stammer fra bilernes udstødning.

Kl. 20,35

Som udgangspunkt ser vi i Socialdemokratiet derfor denne implementering af EF-direktivet som en nødvendig og naturlig fortsættelse. Den er i princippet en nødvendig fortsættelse af det arbejde, der både tager hånd om miljøet og gør en indsats for sundheden. Derfor vil vi gå positivt ind i udvalgsbehandlingen.

Dog ser vi i Socialdemokratiet frem til at få svar fra ministeren på et par ting, der kan undre os:

I fremsættelsen af dette lovforslag peger ministeren på to muligheder i implementeringen: Enten kan målet nås ved, at man indfører afgiftsdifferentiering mellem svovlholdige og svovlfri brændstoffer, eller med en frivillig aftale med oliebranchen. Lykkes det ikke for ministeren, må han ty til alternativer og selv gennemføre detaljerede regler for markedsføring af de svovlfri stoffer.

Det er her, vi mangler et klart svar fra ministeren. Hvad betyder det, at der skal laves detaljerede regler? Hvad omfatter disse detaljerede regler, og hvem fastsætter, hvad de skal omfatte? Det er jo lige før, man kan frygte, at de detaljerede regler blot er det samme som at give en blankocheck. Det var det ene.

Det andet spørgsmål er: Hvad mener ministeren helt konkret, når han siger, at markedsførin-

gen skal ske på en geografisk afbalanceret måde? Det vil vi også gerne have et svar på.

De her spørgsmål venter vi at få svar på under udvalgsbehandlingen. I øvrigt er vi villige til at tage hånd om både miljøet og sundheden, og vi går positivt ind i udvalgsarbejdet.

Så skal jeg til sidst melde, at da SF's miljøordfører, hr. Jørn Jespersen, ikke kan være til stede, skal jeg hilse og sige, at de også er positive over for lovforslaget.

#### **Jørn Dohrmann (DF):**

Når vi her i dag skal diskutere det svovlfri brændstof, er det utrolig ærgerligt, at branchen ikke selv for længst har indset, at den også er nødt til at gøre en ekstra indsats for miljøet på det her område, så vi ikke igen skal vente på, at det faktisk bliver tvunget ned over hovedet på dem.

Dansk Folkeparti synes, det er godt, at man kan tilbyde borgerne det svovlfri brændstof, men i Dansk Folkeparti havde vi også gerne set, at man fra regeringens side allerede havde startet med at se på, om man kunne indføre en differentiering mellem svovlholdigt og svovlfrit brændstof for netop at få en hurtig udfasning af det produkt, som vi kender i dag.

Man kunne jo også have forventet fra producentside og fra salgsstedernes side, at de indgik en frivillig aftale med oliebranchen. Så længe folk ikke har mulighed for at købe det her produkt, kan man jo heller ikke forlange, at de vil gå ud og efterspørge produktet.

Jeg vil da også sige, at der er ting i forslaget, som Dansk Folkeparti ikke er ubetinget enig i, og det er bl.a., når vi snakker om økonomien. Jeg er nu ikke sikker på, at det ikke har nogen økonomisk påvirkning. Skal man f.eks. have sådan en ekstra søjle for at kunne tilbyde den svovlfri dieselolie eller benzin, må det jo medføre en ekstra omkostning for den enkelte tankstation.

Jeg vil godt have ministeren til at forklare, hvordan det kan stå i bemærkningerne, at det ikke har nogen økonomisk konsekvens, når man samtidig kan konstatere, at det nok er nødvendigt at have den ekstra søjle for at tilbyde det her brændstof.

Men alt i alt ser vi det her som et skridt i den rigtige retning for at reducere de skadelige stoffer i atmosfæren, og vi ser selvfølgelig også frem til udvalgsbehandlingen, hvor vi i hvert fald kan sige, at vi på forhånd er positive over for lovforslaget.

#### **Helle Sjelle (KF):**

I Det Konservative Folkeparti er vi meget optaget af, at vi har et godt miljø. Derfor er vi også generelt positive over for tiltag, der kan være med til at forbedre miljøet, tiltag, som f.eks. det lovforslag, vi behandler her i dag.

Lovforslaget skal skabe hjemmel til implementering af dele af brændstofdirektivet. Det skulle gerne på sigt medvirke til, at der kan ske en reduktion af bilernes CO<sub>2</sub>-udslip. Lovforslaget skal konkret sørge for, at der er en mulighed for at markedsføre svovlfri benzin og diesel fra 2005, så man er klar til 2009, hvor der simpelt hen kun må sælges svovlfri brændstoffer.

Det er imidlertid værd at påpege, at hjemmel vedrørende markedsføring kun bliver brugt til at gennemføre detaljerede regler på området, hvis det ikke er muligt at indføre en afgiftsdifferentiering mellem svovlholdige og svovlfrie brændstoffer eller indgå en frivillig aftale med oliebranchen.

Det synes vi i Det Konservative Folkeparti er et fornuftigt udgangspunkt, og vi støtter derfor forslaget.

#### **Elsebeth Gerner Nielsen (RV):**

Det Radikale Venstre kan også støtte forslaget.

Vi mener, at den måde, vi mest effektivt kunne implementere direktivet på, var ved at lave en ordentlig afgiftsdifferentiering, så den mest miljøvenlige diesel og benzin også blev den, der kostede mindst, og omvendt, at den, der forurenede mest, var den, der kostede mest.

Det ville indebære, at der var et stort incitament i samfundet til at skifte over til mere miljøvenlige køretøjer, samtidig med at der selvfølgelig ville være et større incitament til, at tankstationer investerede i de anlæg, der skulle til for at sælge det mere miljøvenlige brændstof.

Med de få ord kan vi tilslutte os det fremsatte lovforslag:

#### **Keld Albrechtsen (EL):**

Nu vil jeg allerførst sige, at jeg synes jo, at ministeren har opbrugt sin kvote for bemyndigelser, så derfor er det lidt op ad bakke, hvis vi skal til at give ministeren endnu en bemyndigelse.

Jeg vil dog sige, at det grundlæggende er et positivt forslag, der her er fremsat. Og i modsætning til nogle af de tidligere forslag om bemyndigelser, er det også en forholdsvis præcis bemyndigelse, der skal gives i den her sag.

Vi er naturligtvis indstillede på at støtte, at vi kan få svovlfrie brændsler. Vi vil gerne i udvalget have afklaret, om det kan medføre, at vi så til gengæld skal godkende nogle giftige stoffer, som vi ellers har fået ud af benzinen. Det må vi lige kigge på. Der kan være et problem med miljøregnskabet. Men det spørgsmål forventer vi selvfølgelig at ministeren er indstillet på at besvare, og så vil vi gå positivt ind i udvalgsbehandlingen.

**Mogens Nørgård Pedersen (KD):**

Kristendemokraterne er positive over for det fremsatte forslag om at sikre, at der på det danske marked allerede fra den 1. januar 2005 vil være adgang til svovlfri brændstoffer.

Et skridt i den rigtige retning er altid godt, men to skridt er bedre. Vi havde således egentlig håbet på, at vi ikke blot skulle forholde os til adgangen til de svovlfri brændstoffer, men at vi også allerede nu fik etableret initiativer, der sikrer, at vi nærmer os målet om kun at bruge svovlfri brændstoffer så hurtigt som muligt, dvs. et godt stykke tid før 2009.

Det primære i denne sag må ikke være spørgsmålet om markedsvilkårene i den danske oliebranche, men muligheden for på en enkelt måde at forbedre miljøet og ikke mindst folkesundheden.

I forhold til såvel den eksisterende som den fremtidig bilpark vil en øget brug af svovlfri brændstoffer betyde større effektivitet og længere levetid for partikelfiltre og en mindsket udledning af partikler til gavn for både mennesker og miljø. Dieselpartikler anslås således at koste op mod 450 mennesker livet. Dertil skal lægges et mangecifret antal sygedage, som kan undgås, hvis partikelforureningen nedsættes.

Kl. 20.45

Jyllands-Posten bragte således den 15. oktober en artikel, der påviste, at en reduktion i afgiften på den miljøvenlige diesel ville reducere udledningen af svovlpartikler fra 55 t til 11 t om året, altså en reduktion på 44 t. En sådan reduktion ville forbedre folkesundheden væsentligt, ikke mindst i byer, hvor trafikken af dieseldrevne lastbiler er tæt, især når arbejdet med indførelse af miljøzoner går trægt.

Der er altså brug for initiativer, og det er der for vores håb, at vi kan få ministeren til at redegøre lidt nærmere for, hvad der nu skal ske. Ministeren siger jo i et svar på et § 20-spørgsmål fra undertegnede, som jeg stillede i oktober, at Skatteministeriet vil undersøge mulighederne for at

indføre en afgiftsdifferentiering i forhold til svovlfri brændstoffer.

Kristendemokraterne ser gerne, at denne undersøgelse gennemføres hurtigst muligt, så det også kan inddrages i arbejdet med dette forslag. Oliebranchen har jo meldt ud, at de kan levere svovlfri brændstoffer, og så er det jo bare med at presse udviklingen i den rigtige retning hurtigst muligt.

Kristendemokraterne er altså positive over for dette forslag, men håber, at udvalgsbehandlingen vil bidrage til, at de næste skridt kan tages snarligt.

**Miljøministeren (Hans Christian Schmidt):**

Jeg vil gerne starte med at takke ordførerne for den positive modtagelse af forslaget.

Som det også er nævnt af nogle, er formålet med den foreslåede lovændring jo at sikre, at Danmark kan leve op til de forpligtelser, der indgår i EU's nye brændstofdirektiv, som blev vedtaget i marts måned i år.

Dette direktiv indeholder en bestemmelse om, at svovlfri benzin og diesel skal være generelt tilgængeligt på det danske marked fra 2005, og først fra 2009 bliver det så et generelt krav, at produkterne skal være svovlfri.

Da de svovlfri produkter er dyrere end de nuværende svovlholdige produkter, kan man ikke forvente, at bilisterne vil købe de svovlfri produkter. Man kan derfor heller ikke forvente, at olieselskaberne frivilligt vil begynde markedsføringen, før det er strengt nødvendigt, dvs. fra 2009. Det spiller også ind, at der normalt ikke er tankkapacitet på de enkelte benzinstationer til at markedsføre både svovlholdige og svovlfri kvaliteter.

Det betyder, at de stationer, der bliver pålagt at sælge svovlfri benzin og diesel, vil stå i en dårlig konkurrencemæssig situation i forhold til andre stationer. Vi må derfor have en hjemmel til at fastlægge de nærmere omstændigheder i forbindelse med markedsføring af de svovlfri produkter, og det er netop formålet med lovforslaget.

Før hjemmelen bliver udmøntet i praksis i form af en supplerende bekendtgørelse, vil det blive vurderet, om EF-direktivets bestemmelser kan opfyldes på anden vis, f.eks. ved indførelse af en afgiftsdifferentiering mellem de svovlholdige og svovlfri brændstoffer, det, som også nogle efterspurgte i debatten. Det er en måde, som man i nogle lande i hvert fald har valgt at

løse problemet på. En anden mulighed er en bindende aftale med oliebranchen.

Først hvis det viser sig, at disse alternativer ikke er mulige, vil udarbejdelse af konkrete regler i form af en bekendtgørelse fra Miljøministeriet blive taget i brug, og dette vil i givet fald ske i foråret 2004 efter forhandling med de berørte parter, ligesom Konkurrencestyrelsen vil blive inddraget.

Jeg synes, at der er stillet nogle gode spørgsmål, som jeg ser frem til, at vi får en mulighed for at debattere i udvalget. Jeg vil selvfølgelig gå ind i en konstruktiv debat med ordførerne og svare på de spørgsmål, der bliver stillet. I det hele taget ser jeg frem til behandlingen af forslaget i udvalget.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

### Afstemning

**Fjerde næstformand** (Margrete Auken):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Miljø- og Planlægningsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (*Ophold*). Det er vedtaget.

### Meddelelser fra formanden

**Fjerde næstformand** (Margrete Auken):

Der er ikke mere på dagsordenen.

Medlemmer af Folketinget Keld Albrechtsen (EL) og Line Barfod (EL) har meddelt mig, at de ønsker at tage følgende forslag tilbage:

Forslag til folketingsbeslutning om stop for udvidelse af konventionel husdyrproduktion i geografiske områder med høj dyretæthed. (Beslutningsforslag nr. B 68).

Ønsker nogen af optage dette beslutningsforslag? (*Ophold*.) Da dette ikke er tilfældet, er beslutningsforslaget bortfaldet.

Folketingets næste møde afholdes i morgen, onsdag den 17. december 2003, kl. 13.00.

Angående dagsordenen skal jeg henviser til den dagsorden, der er opslået i salen.

Mødet hævet kl. 20.49