

**[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-