

[Jette Thomsen]

Det er fuldstændig rigtigt, at disse biler bliver fremstillet med asbestfri bremsebelægninger, men der går altså også en hel del japanske biler her i Danmark, og de bliver det ikke endnu. Så vi må jo se i øjnene, at selv den dag, hvor alle biler kan bruge asbestfri bremsebelægninger, skifter vi jo ikke hele vognparken ud. Det vil tage cirka en halv snes år, og de skal da stadig væk bruge de andre belægninger.

(Kort bemærkning).

**Elisabeth Bruun Olesen (VS):**

Jeg er udmærket klar over, at selv om dispensationerne bliver taget væk fra 1. januar 1986, kører man rundt med fortidens synder i meget, meget lang tid, men det er ikke et argument for at fortsætte produktionen af bremsebelægninger med asbest, når man kan gøre det uden asbest. Det er slemt nok, sådan som det er i øjeblikket, så lad os da ikke gøre det værre ved at tillade, at de fortsat bliver produceret.

(Kort bemærkning).

**Jette Thomsen (KF):**

Ja men man kan ikke i dag gøre det uden asbest. Busser og lastbiler kan ikke bremse uden asbest. Der kører nogle få busser i Sverige rundt på prøve, men ellers har man ingen steder endnu fundet en asbestfri bremsebelægning, der kan bremse busser. Det er også sådan, at den dag man kan gøre det, hvis man kan gøre det, inden dispensationen udløber, falder det jo væk!

(Kort bemærkning).

**Tommy Dinesen (SF):**

Hvis nu man sagde til producenterne af f.eks. de japanske biler – hvis det er dem, der er noget i vejen med – at deres biler ikke kunne indføres efter årsskiftet, så skulle der nok komme gang i dem, for det drejer sig altid, når man laver den slags, om penge. Det er meget muligt, at bremsen uden asbest er dyrere, men det må folk så lære at betale.

(Kort bemærkning).

**Elisabeth Bruun Olesen (VS):**

I forlængelse af det, hr. Tommy Dinesen sagde, vil jeg blot sige, at hvis der blev sat en

tidsgrænse på i det mindste bremsebelægningerne, som man i dag faktisk kan producere tidsubestemt, ville det lægge et pres på dem, der skulle udvikle dem, som ministeren har været inde på det. Så var man kommet et lille bitte stykke hen ad vejen, men det har ikke været tilfældet indtil nu, så de har ikke haft noget pres for at udvikle en belægning uden asbest.

(Kort bemærkning).

**Jette Thomsen (KF):**

Nu er det jo ikke den fabrik, der fremstiller de asbestholdige eller asbestfri bremsebelægninger, der fremstiller bilerne. Det er af hensyn til trafikikkerheden, at justitsministeriet kun tillader asbestfri bremsebelægninger på køretøjer, hvor fabrikanten står inde for de asbestfrie bremsers funktion.

**Sværke (RV):**

Jeg vil indledningsvis meddele, at det radikale venstre ikke kan støtte det fremsatte forslag i den nuværende form. Det er ikke ensbetydende med, at vi ikke er glade for, at det er blevet fremsat, og jeg tror, der kommer noget godt ud af denne debat. Når vi ikke har kunnet gå ind for det, kræver det en nærmere forklaring. Asbest er vitterlig et meget farligt stof. Disse mikroskopiske fibre sætter sig i lungævvet og ødelægger vævet i løbet af 20–40 år, samtidig med at de udgør en meget betydelig risiko for kræft i lunger og lungehinde. Dette har folketingset også været klar over i mange år. Allerede i 1972 forbød man påsprøjtning af frie asbestfibre, og i 1980 forbød man erhvervmæssig anvendelse med visse undtagelser, og det er disse undtagelser, vi diskuterer nu.

Eternitproduktionen er fortsat tilladt indtil 1990, selv om man har fundet en erstatning for asbestholdig eternit. Der findes imidlertid en undersøgelse fra cancerregisteret fra 1981, hvor man har fulgt 5.586 eternitarbejdere i perioden 1943–76. Det viste sig, at der ikke var tale om en øget kræftisiko for eternitarbejdere, en øget kræftisiko alt i alt. Der var en lidt højere lungekræftisiko, men over for de andre kræftformer var den lavere. Overlæge Clemmesen fra cancerregisteret konkluderer da også: lad os være fri for uberettiget kræftpanik i industrier, hvor den samlede kræfthyppighed ikke er forøget. Dette hæn-