

[Arbejdsministeren]

forventninger, som det brede flertal i Folketinget havde, da de fleste af os støttede handlingsplanen.

Jeg kan altså ikke undlade at udtrykke overraskelse over hr. Kaj Poulsens begrundelse, men da jeg ikke har haft lejlighed til i form af samråd eller på anden måde at redegøre for det, der er sket videre i sagen, er jeg da glad for i forbindelse med forespørgslen i dag at få lejlighed til at orientere om de seneste udviklinger på området.

For så vidt angår forespørgslens første element, om afvikling af brugen af asbest, kan jeg oplyse, at det fortsat er regeringens opfattelse, at der i samarbejde med arbejdsmarkedets parter skal ske en afvikling af brugen af asbest i de produkter, hvor asbest fortsat forekommer, men det skal være en afvikling, som er i overensstemmelse med den seneste teknologiske viden på området.

Hvad angår begrænsning af anvendelse af asbest i nye produkter, så reguleres dette af Arbejdsministeriets bekendtgørelse nr. 660 af 24. september 1986, altså en bekendtgørelse, som vi udstedte en måneds tid, før vi færdiggjorde handlingsplanen. Det fremgår heraf, at asbest med forskellige tidsbegrænsninger må anvendes til et begrænset sortiment af asbestcementprodukter til friktionsbelægninger, til visse pakninger, til kommutatorer og lejeforinger til skibe.

Hvad angår asbestcementprodukter til tag- og facadebeklædning, er der, når vi lige ser bort fra B 5- og B 9-pladerne, allerede sket udløb af den generelle frist for produktion ved udgangen af 1986, og fristen for anvendelse udløber den 30. juni 1987, altså om 14 uger. B 5- og B 9-pladerne er således de sidste plader, der er tilbage, og dér er produktionstilladelsen ophørt ved udgangen af 1987 med stop for anvendelse den 30. juni 1988. Der er altså tale om ganske væsentlige opstramminger i tidsgrænserne i forhold til de tidsgrænser, der tidligere har været gældende.

Hvad angår friktionsbelægninger, har Justitsministeriet til hensigt at udstede bestemmelse om, at nye personbiler pr. 1. april 1988 skal være forsynet med asbestfri bremses. Jeg kan i øvrigt henvise til den konstruktive diskussion, der var, da jeg sammen med justitsministeren og udenrigsministeren den 13. marts 1987 var i samråd i Folketingets markedsudvalg.

For de biler, der er registreret før 1. april 1988, gælder det, at såfremt de kan anvende asbestfri bremses, skal de også ved udskiftning monteres med sådanne. Tendensen på dette område er, at stadig flere ældre bilmodeller kan monteres med asbestfri bremselægninger, men en forcering af udviklingen ud over, hvad der er teknisk muligt, kan få alvorlige trafikikkerhedsmæssige konsekvenser, og det tror jeg ikke der er nogen af os der ønsker.

Jeg finder det på den baggrund bedst, at vi følger den tekniske udvikling og i samarbejde med arbejdsmarkedets parter tager de nødvendige skridt for at sikre en dynamisk udvikling på området.

Med hensyn til busser og lastbiler er der fortsat en række tekniske problemer, som efter de sagkyndiges opfattelse umuliggør et generelt forbud mod asbestholdige bremselægninger. Men også her følges udviklingen nøje, og det er aftalt under udvalgsarbejdet med bekendtgørelsen, at spørgsmålet skal tages op igen senest 1990, men skulle der ske en afgørende udvikling på området inden da, vil vi selvsagt tage fat på spørgsmålet det øjeblik, vi ser en ny teknisk udvikling.

For så vidt angår pakninger er det tilladte anvendelsesområde blevet begrænset i forhold til den tidligere bekendtgørelse fra 1980, således at kun bundne pakninger kan anvendes. Endvidere må asbestholdige pakninger ikke anvendes til vandsystemer under 110 grader celsius.

Jeg kan oplyse, at Arbejdstilsynet meget nøje følger udviklingen på pakningsområdet, men også her må der lægges afgørende vægt på de sikkerhedsmæssige forhold, dvs. på forebyggelse af eksplosioner, udtrængen af giftige dampe m.v. fra procesanlæg.

Som eksempel på, at det ikke er helt så nemt at erstatte asbestholdige pakninger med tilsvarende asbestfri, kan jeg nævne, at der onsdag den 28. januar i år skete en ulykke i Nordjylland, hvor en montør blev beskudiget, fordi en asbestfri pakdåse uden varsel blev blæst ud af en ventil, da der under afprøvning blev sat tryk på dampsystemet. Damptrykket var i udblæsningøjeblikket på 165 bar, hvilket svarer til en damptemperatur på 530 grader celsius.

Det er altså forbundet med ganske alvorlig risiko, hvis vi går fra de kendte, sikre asbestprodukter til mindre afprøvede og måske