

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-