

[Miljøministeren]

mod, at den mængde bly, der udsendes i atmosfæren, bliver så lille som muligt. Vi ved i dag, at der kan være sundhedsmæssige problemer i forbindelse med, at mennesker – og her måske specielt børn og gravide kvinder – udsættes for blypåvirkning. Den væsentligste del af det bly, der udsendes til atmosfæren, stammer fra biler, og interessen derfor har derfor været rettet mod tilsætningen af bly til benzin.

I Danmark fastsattes med virkning fra 1. januar 1978 den højest tilladelige mængde af bly i benzin til 0,40 g pr. liter. Med virkning fra 1. juli 1982 nedsattes blyindholdet til 0,15 g pr. liter, idet dog visse produkttyper kom ind i en overgangsbestemmelse til den 1. juli 1984.

De ændringer, der har fundet sted i lovgivningen vedrørende tilsætning af bly til benzin, forventes efter miljøstyrelsens vurdering at reducere blyudslippet fra omkring 900 t pr. år i midten af 1970'erne til mellem 200 og 250 t pr. år i 1985. Det er i virkeligheden en nedsættelse til en fjerdedel.

Vi er således kommet et godt stykke vej, men vi vil gerne bl.a. ud fra de nævnte sundhedsmæssige hensyn endnu længere ned, men vi står over for en række praktiske vanskeligheder, der ikke gør det muligt umiddelbart at reducere blyudslippet fra bilmotorer yderligere.

Bly tilsættes for at forøge benzinens oktantal, og høje oktantal er nødvendige i de fleste nyere bilmotorer, som af hensyn til ønsket om lavt energiforbrug er konstrueret med høje kompressionsforhold. Det vil ikke på raffinaderierne være muligt ved hjælp af de i dag eksisterende teknologier at kompensere for en total fjernelse af bly. Et krav om fjernelse af blyet fra benzinen vil derfor medføre anvendelse af biler med lavere kompressionsforhold, og dette vil betyde større energiforbrug og større valutaudgift for landet. Man må også være opmærksom på, at fjernelsen af bly i hvert tilfælde for en stor del af de ældre biler kan medføre problemer i form af øget slitage på ventilerne, fordi blyet har en smørende effekt.

Man kan nu spørge, om det ikke er muligt at erstatte blyet med andre oktantalsforøgende stoffer. Her kan vi konstatere, at der igennem en årrække, f. eks. i Vesttyskland og Sverige, har været kørt forsøg med tilsætning af alkohol til benzin. Hovedindtrykket fra

disse forsøg er, at det vil være muligt at anvende f. eks. 15 pct. metanolholdige blandinger. Der er visse tekniske problemer, men man mener, at disse kan løses inden for en rimelig tid og med en overkommelig indsats. Men før der foreligger nogen endelig konklusion af de igangværende undersøgelser, finder jeg dog ikke, at Danmark isoleret bør tage initiativer.

Jeg vil heller ikke undlade at gøre opmærksom på, at en sådan løsning muligvis kan medføre andre miljømæssige problemer i form af øget udslip af de såkaldte aldehyder, som kan give anledning til ubehagelig lugt som den, vi konstaterer fra dieselmotorer.

Som det vil fremgå af, hvad jeg har sagt, er der mange problemer forbundet med fjernelse af blyet fra benzinen. Problemerne er af en sådan karakter, at det næppe vil være muligt for Danmark isoleret at stille krav om blyfri benzin. Det kræver internationalt samarbejde.

Fra dansk side har vi ved flere lejligheder givet udtryk for, at vi vil støtte alle bestræbelser, som går ud på at reducere blyindholdet i benzin, sidst ved EF-miljøministermødet i Bruxelles den 17. december 1982, hvor det fra dansk side blev understreget, at der kræves en yderligere indsats for at formindske ikke alene blyudslippet fra benzin, men al slags forurening.

Det var mig en glædelig overraskelse, at vort indlæg dér blev mødt fra de øvrige medlemsstater med meget positive udtryk. Ved et møde mellem de nordiske miljøministre i november 1982 støttede vi et forslag til en fælles nordisk målsætning om indførelse af blyfri benzin.

Vi vil fortsat presse på fra dansk side og støtte alle internationale bestræbelser, som sigter på at reducere blyindholdet i benzin. Men jeg tror, det er for snævert alene at se på den blybelastning, der stammer fra bilmotorer. Miljøstyrelsen har beregnet, at mens blyudslippet fra benzin tidligere udgjorde 90 pct. af det samlede blyudslip, vil det i midten af 1980'erne udgøre omkring 60 pct.

Selv om dette stadig er et stort tal, kan der således også være grund til at rette opmærksomheden mod andre former for blyudslip i vort samfund, og det drejer sig primært om områder som spildolieforbrænding, affaldsforbrænding, blysmelterier og kulforbrænding.