

[Kalmæs]

sælvfølgelig lidt sværere teknisk at lave det om. Til gengæld er betydningen for miljøet altså også større. Vi må se at få det klarlagt og se på, hvilke virkninger det har for miljøet at lave den ændring.

Når jeg tror, det kan lade sig gøre teknisk uden de store vanskeligheder, hænger det sammen med, at ud over at ændre teknikken på vore raffinaderier har man mulighed for at importere oktantsforhøjende komponenter. Ifølge et svar fra energiministeren i forbindelse med et forslag her i efteråret er det kun ganske små mængder af oktantsforhøjende komponenter, der skal importeres, nemlig 5-10 pct. på volumenbasis af forbrugt af superbenzin. Vi mener, det kan være en mulighed i en overgangsperiode. Endvidere ved vi, at et af de danske raffinaderier allerede fremstiller superbenzin med lavt blyindhold.

Læser man om priser og kurser og sådan noget i Børsen, ser man også, at på Rotterdamnoteringen står der to noteringer for priser på benzin, og de går begge to på det lave blyindhold, 0,15 g pr. l. Det kan man få både med 92 oktan og med 98 oktan. Det vil sige, at benzinhandelen på dette område altså faktisk foregår med det lave blyindhold i vidt omfang.

Hr. Dræbye var inde på, at der var en forskel på den stilling, som blev taget af den socialdemokratiske miljøminister i januar 1981, og den stilling, der er taget i dag med dette forslag. Jeg vil godt gøre opmærksom på, at der er sket en væsentlig ændring af situationen på oliemarkedet og benzinmarkedet. Dengang var vi inde i en situation, hvor der var mangel på både olie og benzin. Det var kort tid efter, at den anden oliekrise var kommet rigtig i gang. Situationen i dag er en helt anden. Der er overflod af både olie og benzin. Det mener vi altså gør det langt lettere at foretage en ændring, således at vi kan få bragt blyindholdet ned hurtigere.

Hr. Waldorff var inde på, at en vedtagelse om at fremrykke tidspunktet for at sænke blyindholdet i superbenzin med et år kunne fungere som en bremseklods på de videre anstrengelser for at sænke blyindholdet til en værdi, der er lavere end 0,15 g pr. l, der gælder for normal benzin. Det er i hvert fald ikke meningen fra forslagsstillernes side, at det skulle fungere sådan, og efter de udtalelser, der er kommet fra ordførerne her i dag,

hvor alle har været inde på, at vi bør reducere blyindholdet så meget som muligt, er jeg ret overbevist om, at den bekymring kan vi godt lade ude af betragtning. Fra forslagsstillernes side har vores udgangspunkt været, at denne fremrykning af sænkningen af blyindholdet i superbenzin er det, vi kan gøre her og nu. Vores videre indsats må med de regler, der nu gælder for EF, være noget, vi må samarbejde med flere om.

Til hr. Steffensen vil jeg godt sige, at jeg tror ikke, de bekymringer, som hr. Steffensen nævnte om, at der kunne komme større mængder af andre skadelige stoffer, når man sænkede blyindholdet i benzin, har så stor betydning, når det drejer sig om at sænke blyindholdet fra 0,40 g pr. l til 0,15 g pr. l. Jeg tror, at det problem er større, når vi skal gå videre med at sænke blyindholdet fra 0,15 g pr. l yderligere.

Jeg ser frem til en udvalgsbehandling, hvor vi får belyst ønsker og problemer i forbindelse med sådan en fremrykning både fra forbrugerside og fra oliebranchens side, og jeg håber, at vi kan få en hurtig og grundig udvalgsbehandling og kan få forslaget vedtaget i enighed.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslagets overgang til anden (sidste) behandling
vedtoges uden afstemning.

Anden næstformand (Mette Madsen):

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til miljø- og planlægningsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Meddelelser fra formanden:

Anden næstformand (Mette Madsen):

Der er ikke mere på dagsordenen.

Folketingets næste møde afholdes i morgen, onsdag den 20. april 1983, kl. 13.00.