

[Ahlmann-Ohlson]

Vi løber desværre ind i problemer med EF-direktiver, der dels kræver ophævelse af bestemmelsen om, at ingen benzin må indeholde mindre end 0,15 g bly pr. l, og dels fastsætter tilladte udslip af andre giftstoffer. Vi mener, at der skal arbejdes målbevidst for at få ændret disse direktiver. At få ændret tilstanden i hele EF er målet, og sådan ser Vesttyskland sandsynligvis også på det.

Vi er altså på ingen måde modstandere af forslaget indhold, men det konservative folkeparti mener ikke, at vi skal indføre en lovgivning som den foreslåede på trods af EF, før vi har fået fastslået, om vi kan få en EF-løsning på bordet.

Vi kan derfor ikke tilråde at gennemføre forslaget på nuværende tidspunkt.

Svend Heiselberg (V):

Venstre kan tilslutte sig ministerens redogørelse, som bekræfter, at fra 1. januar 1984 vil blyindholdet være nede på 0,15 g pr. l benzin, og fra 1. april 1984 indføres der danske regler for, hvor meget udstødningsskassen fra nye personbiler må indeholde af kulilte, kvælstofoxider og kulbrinter.

Vi er af den opfattelse, at så snart det er muligt, skal alle biler være forsynede med katalysatorer. Jeg vil gerne spørge ministeren, om han kan sige noget om, hvor langt man er kommet med produktudvikling af biler, idet jeg er af den opfattelse, at bl.a. Teknologisk Institut arbejder med miljøforanstaltninger vedrørende rensning af udstødningsskassen.

Det er også muligt, som ministeren sagde, at regeringen bør overveje differentierede afgifter på miljøvenlige biler og brændstoffer. I øvrigt er jeg enig med forslagsstillerne i, at der bør gøres mest muligt for at reducere de forurenende stoffer, som kommer fra bilerne.

Specielt for en storby som København er det nødvendigt, at der tages mest muligt hensyn til forureningsproblemerne. Man forstår det, ikke mindst når man kommer fra Vestjylland, hvor der er masser af frisk luft og natur. Jeg har faktisk ondt af de mennesker, der hver eneste dag skal leve i den evige bilstrøm i storbyernes gader. Jeg forstår ikke, at der ikke gøres noget mere for at skabe et ordentligt miljø i en by som f.eks. København. Hvorfor gør man ikke noget mere for at hol-

de gader, parker og huse rene og pæne? Hvorfor laves der ikke flere åbne områder, hvor der kan vokse træer og buske, og hvor man kunne høre fuglene synge? Er det nødvendigt med den evige bilstrøm igennem alle Københavns gader?

Der er efter min mening behov for en indsats på mange områder for i de store byer at skabe et rart og et sundt miljø med menneskelig trivsel. Det gøres ikke ved alene at fjerne det sidste blyindhold i benzinen, men jeg indrømmer, at det kan være et skridt i den rigtige retning. Jeg ville ønske, at der ville blive iværksat en storstilet kampagne for en ren by, og lad os så begynde med hovedstaden.

Margrete Auken (SF):

Det var jo bevægende at høre hr. Svend Heiselberg give os så gode løfter for fremtiden. Vi skal være ham behjælpelige med mange gode forslag og er helt overraskede over denne uventede støtte fra venstre. Vi plejer ikke at få den. Men det skal vi da vide at benytte os af.

Vi vil meget gerne have det lidt sundere og bedre og tryggere og kønnere i København. Vi kan f.eks. begynde med blyet i benzin. Det er et udmærket og godt sted at begynde på noget, der er meget farligt.

Jeg vil godt sige til ministeren, at jeg engang har hørt om en industri, som på eget initiativ gjorde noget ved miljøet. Det var Shell, og det drejede sig om Dranes nede i Vadehavet, hvor man fik at vide – før der kom lovgivning – at det var frygtelig giftigt og fuglene døde. Og tænk – de gjorde faktisk noget ved det!

Jeg fortæller historien, fordi det altså er den undtagelse, der bekræfter reglen. Jeg har aldrig ellers hørt om nogen virksomhed eller nogen industri, der af sig selv fandt på at skærpe kravene, hvis ikke det kom fra den anden side. Selv Vesttyskland står jo op imod den tyske bilindustri i øjeblikket.

Jeg kan ikke forestille mig, at ministeren ikke er klar over, at der presses hårdt på fra industriens side, for man har ikke lyst til at gå i gang med den omkosning, som – uanset hvor meget vi påstår, at det er forbrugerne, der skal betale – naturligvis også kommer til at belaste industrien. I Italien er der ingen tvivl om, at det er Fiatfabrikkerne, der kører