

[Jytte Andersen]

som sikrer, at vi ikke ryger ind i et stort flaskehalsproblem.

Hermed sluttede forhandlingen.

Den næste sag på dagsordenen var:

4) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 126:

Forslag til folketingsbeslutning om offentlige indkøb af miljøvenlige køretøjer.

Af Anne Grete Holmsgård (VS) og Leif Hermann (SF).

(Fremsat 11/3 86).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Finansministeren (Palle Simonsen):

Sigtet med beslutningsforslaget, som folketinget her har til behandling, er at nedbringe forureningen fra bilernes udstødning. Regeringen er enig med forslagsstillerne i dette sigte. Det fremgik også af udtalelserne fra skatteministeren ved førstebehandlingen af lovforslagene nr. L 192 og L 193 samt beslutningsforslag nr. B 123 den 8. april 1986, og jeg kan som han henvise til den indførte afgiftslempelse for blyfri benzin. Vi kan også henvise til de bestræbelser, der udfoldes for at få de meget strenge amerikanske grænser for bilernes forurening indført i De europæiske Fællesskaber.

Imidlertid er der en del vanskeligheder forbundet med sådanne initiativer, og regeringen har derfor iværksat et udredningsarbejde til belysning af en række af de komplicerede problemer, som miljøspørgsmålet rejser.

Regeringen er således enig med forslagsstillerne i det ønskelige i at nedsætte forureningen fra bilernes udstødning. Det vil imidlertid være forhastet at træffe beslutning om, hvilke initiativer der bør tages, før de problemer, der er forbundet med sådanne initiativer, er tilbunds gående undersøgt.

Som min kollega skatteministeren kan jeg derfor ikke give tilslutning til det stillede forslag, ikke fordi vi er uenige i sigtet, men fordi vi finder forslaget forhastet. Når det omtalte udredningsarbejde er tilendebragt, vil

regeringen tage stilling til, hvilke initiativer der eventuelt bør tages på området.

Specielt hvad angår indkøb af tjenestebiler for statens vedkommende, er der i øvrigt en række andre forhold, som må tages i betragtning. F.eks. kan en række specialkøretøjer først på et senere tidspunkt forventes at kunne leve op til miljøkravene, ligesom det generelt skal sikres, at kravene til sikkerhed og driftssikkerhed fortsat kan opfyldes.

På forhånd kan jeg derfor ikke give tilsagn om, at der vil blive tale om ændringer i det offentlige indkøb af køretøjer.

Camre (S):

Jeg vil godt starte med at udtrykke min uforbeholdne beundring for den dygtighed, hvormed regeringens medlemmer er i stand til at komme uden om oppositionens forslag. Det, oppositionen gør, og det, oppositionen siger, er enten surt, misundeligt eller som her forhastet. Jeg må sige, det er virkelig utroligt, at regeringens medlemmer kan få sig selv til at mene, at det enorme billand Danmark er i stand til på kvalificeret vis at komme og sige, at det er forhastet, hvad dette lille, sølle USA går og gør. Og det med driftssikkerheden er jo centralt, for tænk, her kører vi enorme strækninger som f.eks. fra København til Korsør; det er jo noget, der anderledes batter, end hvis man kører fra New York til San Francisco!

Jeg havde lejlighed til forleden dag at til-lade mig i en debat om det samme emne – katalytiske efterbrændere eller lignende teknikker – at sige: »If it's good enough for America, it's good enough for us.« Jeg vil ikke sige, at det er et udtryk, jeg vil hæfte på ret mange former for politik, men jeg vil i hvert fald hæfte det på bestemmelserne om miljøforskrifter for motorkøretøjer.

Jeg hæfter mig i forslagsstillerens bemærkninger ved, at det, man understreger, er, at forslaget sigter på, at man skulle opnå erfaringer i Danmark med en teknik, som ikke er alt for kendt. Det synes jeg er nyttigt, jeg synes, det er rigtigt, at staten går i forvejen.

Så hæfter jeg mig naturligvis også ved, at man klogelig har sagt, at der ikke er nogen fastlåsning på en bestemt teknik, men hæfter forslaget op på krav til udledningen af skadelige stoffer. Det må naturligvis også være det rigtige. Så er det op til diverse fabrikker

[Camre]

– eller her altså de statslige styrelser – at købe den teknik, der kan opfylde disse krav.

Det er nok sandsynligt, at hvis dette forslag blev gennemført, så ville det først og fremmest føre til, at man fik gasdrevne biler, fordi de tekniske installationer på gasdrevne biler for at overholde de amerikanske krav er temmelig lette at klare. Men det er jo heller ikke dårligt, for så vil vi herhjemme få et incitament til at bruge de mindre forurenende gasbiler.

Jeg kan sige på socialdemokratiets vegne, at vi kan give tilslutning til en positiv behandling af forslaget i folketingets miljø- og planlægningsudvalg.

Svend Åge Petersen (KF):

Samarbejdet på venstrefløjen fungerer tilsyneladende, i hvert fald ind imellem.

Her har vi så et beslutningsforslag fra VS og SF i forening om, at det offentlige skal indkøbe miljøvenlige køretøjer fremover. Glimrende. Beslutningsforslagets intentioner om at reducere forureningen fra bilerne tror jeg egentlig ikke vil møde nogen modstand her i folketinget. Alle er formentlig enige i dette formål.

Alligevel er det vel på sin plads at fremhæve, at de krav, som forslagsstillerne kommer med, jo altså kun kan opfyldes ved anvendelse af katalysatorer af den ene eller den anden art – der er nævnt et par eksempler i forbindelse med bemærkningerne – og disse katalysatorers brug kræver igen som en betingelse, at der bliver brugt absolut blyfri benzin.

Jeg vil godt tage fat i dette med de efterbrændere, som også blev nævnt lige før her på talerstolen – eller katalysatorerne, som de også bliver kaldt. Der er blandt fagfolk både i Danmark og i udlandet meget forskellige meninger om brugen af katalysatorer, og der er også meget stor uoverensstemmelse mellem de meninger, der kommer frem med hensyn til, om det er denne teknik, der skal sættes på i den fremtidige forureningsbekæmpelse. Tvivlen skyldes dels, at der ved fremstilling af blyfri benzin, der, som jeg nævnte før, er en forudsætning for, at de overhovedet kan fungere, forbruges mere energi end ved fremstilling af almindelig benzin, dels, at benzinforbruget for biler, der kører med efterbrændere, for nu at bruge det ord, bliver

førøget nogle procent. For slet ikke at tale om de forøgede forureningsproblemer, som hr. Camre forhåbentlig også har hørt der er i USA. Hver gang man snyder for at bruge efterbrænderen på den måde, at man omforbinder sit udstødningssystem, eller man går videre og simpelt hen ødelægger efterbrænderen én gang for alle ved at fylde bly i benzinen – så nemt er det – kommer der nemlig en forøget forurening, på trods af at der siden en sådan efterbrænder i systemet.

Der er også andre problemer forbundet med sådanne miljøaktiviteter, og derfor har regeringen startet det omtalte udredningsarbejde vedrørende disse forhold.

Derfor vil vi i det konservative folkeparti afvente resultaterne af dette udredningsarbejde, inden vi kaster os ud i forslag om at ændre på de retningslinjer, som specielt det offentlige indkøb af biler her skulle drage nytte af.

Bente Nielsen (V):

Venstre kan være enig med forslagsstillerne i, at når det drejer sig om forureningsbekæmpelse, må det offentlige vise vejen med gode eksempler.

Det er også klart, at når det drejer sig om at nedbringe forureningen fra bilerne, har det offentlige en forpligtelse til hele tiden at benytte de mest miljøvenlige biler.

Det er dog et spørgsmål, om det forslag, der ligger her, umiddelbart kan gennemføres, og derfor vil vi godt i venstre afvente det opklaringsarbejde, som regeringen har iværksat. Vi er dog som sagt meget positive over for intentionerne i forslaget.

Leif Hermann (SF):

Nu er det jo ikke mig, der skal svare på alle de bemærkninger, der er kommet, men jeg kan nok ikke helt i min ordførertale undgå at komme med nogle bemærkninger i hvert fald til finansministeren.

Dette forslag skal, som hr. Camre også har været inde på, ses i sammenhæng med de lovforslag om ændring af registrerings- og vægtafgiftsloven, som har været til behandling her tidligere, og disse tre forslag skal nok ses som udtryk for en vis utålmodighed med det snegletempo, som EF-forhandlingerne om disse spørgsmål bevæger sig i. Det er jo ikke nogen hemmelighed, at EF-forhand-

[Leif Hermann]

lingerne ikke har rokket sig alt for meget ud af stedet, og kun takket være Danmarks standhaftighed har vi endnu ikke fået et elendig direktiv.

Der er her god grund til at rose vores egen miljøminister for fastheden, og fastheden giver baggrund for at tro, at vi på et eller andet tidspunkt kan bevæge de øvrige EF-lande. Der står faktisk ganske mange lande bag den danske fasthed, sådan som det fremgik af resolutionen fra den konference, der blev holdt i Stockholm den 5. juli 1985, hvor Østrig, Canada, Finland, Norge, Sverige og – som det vist hedder – det lille bitte Liechtenstein syntes, at det var en god idé at nå frem til at fastholde amerikanske normer for luftforurening fra motorkøretøjer.

Det ville være helt klart i overensstemmelse med ånden i denne resolution at gå foran med et godt eksempel, ligesom det vel heller ikke kan udelukkes, at de øvrige EF-lande vil fornemme af denne yderligere understregning, at nu haster det med at gøre noget.

Det er jo ikke, fordi det, vi har set fra regeringens side af udspil med hensyn til begrænsning af f.eks. blyforureningen, har været særlig imponerende. Reduktionen af forskellen mellem afgiften på blyholdig benzin og afgiften på blyfri benzin har jo gjort, at det egentlig ikke rigtig kan betale sig at suse byen rundt for at få en liter benzin 22 eller 25 øre billigere.

Dette forslag er altså dette gode eksempel, og det vil give os et godt erfaringsgrundlag, som kan udnyttes, når vi i hvert fald på et eller andet tidspunkt kan konstatere, at EF har gjort sig færdigt med et minimumsdirektiv.

Det er væsentligt, at det forslag kommer nu; det er væsentligt, at vi i Danmark spiller ud, sådan at vi ikke bare over for andre lande viser, at vi er indstillet på selv at gøre noget for begrænsning af luftforureningen fra biler, men også over for den danske befolkning kan vise, at vi tager vores gode hensigter, sådan som de er demonstreret i EF, alvorligt, når vi selv har magt over tingene. Det er meget væsentligt, at det offentlige er i stand til at gå foran med det gode eksempel over for private, uanset om det er det private erhvervsliv eller den ganske almindelige privatbilisme.

Derfor kan man måske studse en lille smule over denne ustandselige enighed i in-

tektionen, men i øvrigt kan man ikke bruge beslutningsforslaget til noget, for der er sjovt nok igangsat et udredningsarbejde.

Jeg savner fra finansministerens side nogle konkrete bemærkninger om, hvornår det udredningsarbejde er færdigt, og hvad det indebærer.

Jeg skal ikke komme med yderligere bemærkninger om det, men overlade til fru Anne Grete Holmsgård at svare på resten af de indvendinger, der har været bl.a. fra hr. Svend Åge Petersens side.

Dagmar Mørk Jensen (RV):

Det radikale venstre finder, at målsætningen for forslaget er i orden, og vi finder det meget naturligt, at det offentlige skal gå foran i disse miljøsager. Det er i øvrigt den indstilling, vi meget ønsker på andre miljøområder.

Vi vil derfor i udvalget med stor interesse se at få opklaret de tekniske problemer, der står tilbage, idet vi i det radikale venstre mener, at man skal gå så langt, som det er teknisk rimeligt.

Bollmann (CD):

Jeg ved ikke, om dette forslag er fremsat for endnu en gang at få lejlighed til at kritisere EF. Den tanke kunne man egentlig få, når man læser bemærkningerne. Det var vel egentlig også det, hr. Leif Hermann sagde. Hvis det er tilfældet, skal man ikke regne med CD. Det vil jeg gerne sige.

Men hvis det derimod drejer sig om miljøforbedringer her i landet, er det klart, at vi er nøjagtig lige så positive, som alle andre partier har været.

Men jeg synes, at både finansministeren i dag og skatteministeren forleden dag meget klart har redegjort for, at der er en del tekniske vanskeligheder. På den baggrund kan vi godt vente, til vi ser resultatet af det udredningsarbejde, der er i gang, og derfor vil vi afvise forslaget i dag.

(Kort bemærkning).

Leif Hermann (SF):

Nu tror jeg ikke, det kan undre hr. Bollmann, at vi, hvis vi kan få lejlighed til det, i socialistisk folkeparti vil kritisere de forsøg på miljøpolitik, der føres fra EFs side. Det har vi hidtil ikke set nogen særlig fornuftige

[Leif Hermann]

resultater af, og hele forhandlingsforløbet omkring direktivforslaget om udstødning af bilgasserne viste os ganske tydeligt, at det måske ikke så meget er miljøhensynet, der er sat i højsædet, som de økonomiske interesser, der er forbundet med den engelske og franske bilindustri. Det er unægtelig noget, som man selvfølgelig bør kritisere, fordi det burde være temmelig indlysende, at der skal gøres noget ved bilforureningen ikke bare i Danmark, men også i det øvrige Europa.

Ove Jensen (FP):

Den teknik, som skal bruges til at gøre biler mere miljøvenlige, er overhovedet ikke færdigudviklet endnu. Det er ikke mere end et par dage siden, jeg læste i en avis, at de motorer, der har kørt på blyfri benzin i en ganske kort periode, reelt er ødelagt alle sammen; det var en mand fra bilbranchen, der udtalte det. Derfor vil det da være fuldstændig uansvarligt, hvis det offentlige begynder at indkøbe motorkøretøjer i et stort antal, når man på forhånd ved, at de, hvis de skal bruges efter de forskrifter, som her bliver lagt frem, i løbet af ganske kort tid vil være brændt sammen eller ødelagt. Det ville da være topmålet af uansvarlighed.

Fremskridtspartiet vil naturligvis gerne være med til, at vi kan få vores biler gjort mere miljøvenlige, og at vi kan få udstødningsgassen rensset, men lad os nu lige vente og se, til vi har noget, som kan bruges, og det har vi altså ikke i dag.

(Kort bemærkning).

Camre (S):

Jeg føler trang til at give fremskridtspartiets ordfører medhold i den betragtning, at teknikken til forureningsbekæmpelse for biler ikke er færdigudviklet. Men jeg bliver nødsaget til at føje til, at det er bilen heller ikke. Det begyndte omkring 1883-84, og det vil formentlig blive ved i århundreder, og det vil det også på dette område. Men man kører med bilerne alligevel, selv om de ikke er færdigudviklede, og det samme gælder altså denne teknik; den kører man med bl.a. i USA.

Jeg kan varmt anbefale, at vi gør det samme.

(Kort bemærkning).

Ove Jensen (FP):

Det er da muligt, at bilerne ikke er færdigudviklede, men der kører stadig væk biler på vejene, som er 30, 40, 50 år gamle, og der kører rigtig mange, som er 5, 10 eller 15 år gamle. Bilerne er altså i hvert fald udviklet så langt, at de kan bruges, at de kan køre, at de kan holde. Det, som man her vil have vedtaget ved lov, er nogle foranstaltninger, som man beviseligt ved ødelægger bilerne i løbet af mindre end ½ år. Det er der en meget stor forskel på.

Anne Grete Holmsgård (VS):

Jeg vil gerne starte med at sige tak for den meget positive modtagelse, forslaget har fået. Der var vist kun én, der var rigtig negativ, og det var hr. Ove Jensen. Specielt vil jeg gerne sige tak til det flertal, som har været så positivt, at det ser ud, som om forslaget faktisk kan vedtages i indeværende samling. Jeg siger det på en sådan måde, fordi jeg tror, at de radikale i løbet af udvalgsbehandlingen vil blive overbevist om, at de tekniske problemer er til at overse.

Dernæst vil jeg gerne sige til finansministeren, at jeg naturligvis også var glad for, at finansministeren stort set ikke havde nogen tekniske indvendinger. Det kom som en lille krølle på halen sidst, og det blev ikke så konkret, at jeg helt blev klar over, hvad det egentlig gik ud på. Men ellers var det egentlig en klar melding: vi har igangsat et udredningsarbejde, og det vil vi gerne vente på. Det var stort set det samme, skatteministeren sagde sidste tirsdag, hvor vi havde to andre forslag til behandling.

Endvidere vil jeg gerne genfortælle min lille historie til skatteministeren fra sidste tirsdag, som handler om, at folketingets miljøudvalg i maj 1984 vedtog en beretning. Den var hr. Svend Åge Petersen i øvrigt med til at vedtage, og dengang havde han ingen indvendinger imod det, der står i den. Den kan han jo så læse igen, for jeg synes, det er lidt urimeligt, at jeg skal læse det hele op her. Men den gik bl.a. på, at der skulle indføres USA-normer, der skulle indføres blyfri benzin, og der skulle sågar også indføres de californiske krav til tunge dieseldrevne køretøjer. Derfor forstår jeg ikke rigtig, hvorfor hr. Svend Åge Petersen nu pludselig mener,

[Anne Grete Holmsgård]

at der er så umådelig store problemer med det.

Så kom miljøministeren med en handlingsplan i december 1984, hvor alle disse ting også var med. Det var stillet op, hvordan man skulle gøre – bl.a. skulle man straks gå i gang med at tale med skatteministeriet, og det gjorde man så også. Der var en deadline, der hed 1. august 1985, hvor man skulle komme med et eller andet, men det gjorde man nu desværre ikke. Jeg gik ud fra, at man gik videre, fordi jeg spurgte miljøministeren: hvad sker der? Han svarede: o.k., det er vi i fuld gang med. Det varer ikke ret længe, inden vi kommer med noget.

I mellemtiden er det så blevet til et meget stort og øjensynlig også meget langvarigt redegørelsesarbejde – så langvarigt, at end ikke skatteministeren mente sig i stand til at sige, hvornår det ville være afsluttet. Det kan selvfølgelig være, at finansministeren har checket det i mellemtiden, hvis det da nogen sinde bliver afsluttet.

Vi filosoferede dengang, nogle af os, over, hvad man egentlig havde forestillet sig. Nu mener hr. Bollmann godt nok, at det bare er, fordi vi er ude efter EF. Slet, slet ikke. Jeg tror, der er noget, hr. Bollmann har misforstået. Jeg har i hvert fald forstået det sådan, at det er den danske miljøminister – som er medlem af den regering, hvor CD er et af regeringspartierne – der i EF har slået på, at det gik alt for langsomt – og man ville ikke have EF-normer, men USA-normer for udstødningsgasser, og det skulle helst være her og nu.

Jeg ved godt, de slog sig lidt i tøjet før; men det er jo det, de har fremført officielt i EF, og det er den danske holdning. Der kunne man vel have gjort sig nogle overvejelser over de tekniske problemer, der kunne være, når man fremfører den slags argumenter i EF. Man må vel også have haft en løsning på dem, eller har man slet ikke nogen løsning på det? I hvert tilfælde synes jeg, det er helt urimeligt, at dette lille, beskedne forslag skal falde på et eller andet redegørelsesarbejde, som må siges at være urimelig langvarigt, al den stund der altså endnu ikke er sat nogen deadline på det.

Det er så beskedent, at det nærmest kan betragtes som det, der hedder eksemplets magt. Det var noget, jeg egentlig troede vandt en vis positiv genklang, bl.a. hos fi-

nansministeren, men også hos andre. Jeg synes da, det ville være flot, hvis finansministeren fik sig en ny ministerbil, der kørte med katalytisk efterbrænder. Jeg ville gerne sige trevejs katalytisk efterbrænder til hr. Svend Åge Petersen, for det er faktisk den eneste virkelig gode og gennemtestede teknik, der er på markedet i øjeblikket. Det er naturligvis ikke umuligt, at der kan komme andre, men det er i hvert tilfælde den, man bruger i USA og i Japan, som ingen har været inde på endnu. Jeg synes også, det ville være helt flot, hvis ministeren fik en badge, som der var lidt reklame på. Jeg vil da gerne komme med et par forslag til, hvordan den skal se ud; det kan jo være, der er nogle andre, der kunne føle sig inspireret af det. Så kunne finansministeren virkelig vise, hvordan denne regering giver den en på skallen, når det handler om at bruge eksemplets magt, for at ingen skal forurene, hvis de kan undgå det. Jeg tror, det vil have en god effekt. Måske kunne ministeren også tage bilen til udlandet et par gange for at vise, hvad vi gør herhjemme, så man kan se, at vi ikke sidder og sover helt.

Til de enkelte ordførere: jeg tror, jeg har været rundt om det meste af det og i hvert tilfælde sagt tak til flertallet. Jeg har også kommenteret hr. Bollmanns indlæg.

Hr. Svend Åge Petersen var afventende og mente, at der var stor uenighed blandt fagfolk. Ja vist er der stor uenighed blandt fagfolk. Det er der altid. Men trevejskatalysatorer fungerer altså både i USA og i Japan. De krav, vi har stillet til de tunge dieseldrevne køretøjer, fungerer også. De fungerer nemlig i Californien. Der er problemerne altså ikke større, end at man rent faktisk kan leve med det. Det er dog immervæk temmelig mange biler, det handler om.

Til hr. Ove Jensen vil jeg stort set kun sige, at jeg synes, det ville være en god idé at læse nogle af alle de bilag igennem, der er kommet i denne sag. Jeg tror, selve forslaget om katalytisk efterbrænding og blyfri benzin har været til behandling fire gange i folketinget. Jeg har i hvert tilfælde meget stående på min hylde, og der står ganske mange glimrende oplysninger også af teknisk karakter, som man bestemt kan blive klogere af i denne sag.

(Kort bemærkning).

Svend Åge Petersen (KF):

Fru Anne Grete Holmsgård kom med et af de fine ord: en tre-vejs katalytisk efterbrænder, og når nu vi skal jonglere med disse meget fornemme udtryk, vil jeg sige, at det hedder: med elektronisk regulering. Så tror jeg, vi fik det hele med, og det vil nok også være meget oplysende for befolkningen.

Det er meget interessant at høre vores miljøforkæmpere i hvert fald her fra talerstolen. Hvorfor fortæller SF og VS ikke, hvordan det lykkedes igennem lange forhandlinger at forhindre en fælles EF-lovgivning på dette område? Hvorfor fortæller man ikke, at det var disse partiers flertal, der sikrede, at man i måneder, i årevis ikke fik en fælles lov? Det forekommer mig, at det ville være meget interessant for folk at vide noget om.

(Kort bemærkning).

Leif Hermann (SF):

Jeg tror, at hr. Svend Åge Petersen, som har været med i folketingets miljøudvalg til at udtale sig om de pågældende direktivforslag fra EF, udmærket godt er klar over baggrunden for det. Den er ganske enkelt, at det var noget bras, det, der kom fra EF. Det var ikke nok. Det var sådan, hvad der mig bekendt også var og er miljøministerens holdning, at det direktivforslag, der lå på bordet, ville få en alt for sen virkning i Danmark, og at vi, som jeg sagde til hr. Bollmann, klart bag det kunne spore modstridende interesser i den europæiske bilindustri. Det er sådan, hr. Svend Åge Petersen, at visse dele af den europæiske bilindustri eksporterer til USA. Her må man altså finde sig i, at man skal bruge den teknik, som amerikanerne forlanger, og så er der andre, der åbenbart ikke har været så fikse på fingrene, og de er selvfølgelig sure, hvis man kommer styrtende med et skrappt direktivforslag.

Derfor skal Danmark selvfølgelig stå fast, og det har vi også forklaret mange gange i miljøudvalget. Det har vist oven i købet været forklaret i markedsudvalget, men nu forklarer vi det så én gang til fra folketingets talerstol, så nu tror jeg, det er på plads.

(Kort bemærkning).

Camre (S):

Hr. Svend Åge Petersen har ganske ret i, at befolkningen har god ret til at få at vide, hvad baggrunden var for, at et flertal i Danmark pålagde vores miljøminister at rejse ned for at forhindre vedtagelsen af det direktivudkast, som EF havde på dette område.

Baggrunden var følgende: hvis dette direktiv, som ikke var et minimumsdirektiv, men et maksimumsdirektiv, dvs. et direktiv, som bandt Danmark til ikke at fastsætte strengere regler, var blevet vedtaget, ville der være mulighed for at forøge forureningen fra den nyindregistrerede bilpark, som findes i Danmark i dag, med ca. 25 pct. uden at støde hovedet mod loftet. Så sølle var det direktivudkast. Der var en begrænset dæmpning af den tilladte forurening fra helt store vogne, som vi typisk ikke køber ret mange af her i landet, men med dette direktiv i hånden kunne bilforhandlerne forringe de modeller og den teknik, som på trods af en mangelfuld lovgivning dog er blevet tilvejebragt. Derfor sagde vi nej, og det nej fastholder vi. Jeg ved, at der er mange med miljøinteresse i EF, der takker os for, at vi i hvert fald har stået fast.

(Kort bemærkning).

Anne Grete Holmsgård (VS):

Jeg synes, det skal tilføjes, at der var én ting til i det direktiv, der var fuldstændig håbløst. Direktivforslaget indeholdt faktisk nogle begrænsninger af, hvad man måtte lave på afgiftssiden; der blev simpelt hen lagt loft over.

Jeg forstår i øvrigt slet ikke, at bl.a. de konservative ikke sagde nej til det direktiv, for forslaget var klart i strid med det, de konservative selv var med til at vedtage i miljøudvalget, for normerne var nemlig meget lempeligere, og man kunne ikke være kommet uden om dem. Man kunne faktisk ikke have fastlagt de normer, som man et år tidligere havde sagt ja til i miljøudvalget, hvis man havde sagt ja til dette udspil fra EF.

(Kort bemærkning).

Svend Åge Petersen (KF):

Til forskel fra VS, SF og tilsyneladende også socialdemokratiet lægger vi vægt på, at man kommer videre med de fælles aftaler,

[Svend Åge Petersen]

med de fælles forhandlinger i EF. Det så jeg bl.a. i den nylig overståede valgkamp at vi har forskellig holdning til, men nu må man altså fra de respektive partiers side være mægtig glad for resultatet af EF-afstemningen, kan jeg forstå. Tænk, hvilke muligheder vi nu har, hvor vi kan vedtage nogle fællesregler og lægge os på det niveau, vi gerne vil. Er I ikke glade i de respektive partier?

(Kort bemærkning).

Leif Hermann (SF):

Jeg skal gøre det ultrakort. Det må vist være gået op for hr. Svend Åge Petersen, at det, der foreligger fra EFs side, er noget møg, og det vil vi ikke være med til. Det er den ene ting.

Den anden ting er, at det vel næppe bliver bedre, fordi vi nu får nye regler inden for EF-området. Det beror fuldstændig på, hvordan man vil forstå de regler, og hvilke produktioner Danmark eventuelt påtænker inden for bilområdet. Det er det, der er problemet, og det vender vi nok tilbage til på et eller andet tidspunkt i miljødvalget, når vi skal til at se på det som minimumsdirektiver.

(Kort bemærkning).

Camre (S):

Jo, vi er glade for adgangen til at gennemføre minimumsdirektiver på disse områder, hvis – og jeg understreger hvis – de så ikke bliver underkendt som værende i strid med princippet om den frie varehandel over grænserne, og det er der jo en ikke ringe risiko for.

Jeg synes, det er en besynderlig indstilling at have, at man siger: vi går ind for gennemførelsen af internationale regler – punktum. Det må dog afhænge noget af, hvad disse regler indeholder. Ingen af os kan da være interesseret i at stoppe et fornuftigt arbejde med et ganske mangelfuldt grundlag, som det direktivudkast var. Ved at sige nej fremmer vi en udvikling henimod et stærkere direktivudkast og dermed strengere regler. Hvorfor i alverden skulle vi dog bruge tid, papir og bureaukrati i EF på at vedtage et direktivudkast, som for de allerfleste bilers vedkommende er totalt nytteløst, fordi de i forvejen fra bilfabrikanternes side er produ-

ceret sådan, at de ikke har nogen problemer overhovedet med at overholde det?

Jeg kan betro hr. Svend Åge Petersen, at jeg spurgte cheffingeniøren for forureningsudviklingsteknologi hos Opel Werke, da jeg for nylig havde lejlighed til at møde ham på teknologisk institut, om, hvad der egentlig var baggrunden for, at man fra et så avanceret foretagende som Opel var tilfreds med dette direktiv.

Han sagde: vi er såmænd ikke tilfredse, vi er faktisk på det plan ligeglade, for vi kan godt lave biler til det amerikanske marked. Vi vil bare gerne have, at der bliver nogle standarder, som er rimelig høje, således at bilbranchen ikke bliver lagt for had. Men det er jo ikke det, der tæller, sagde han. Det, der tæller, er, at nogle bilfabrikker laver nogle biler, der er underlødige, og som ikke kan leve op til nogle højere krav, og de ser sig stillet i en markeds-mæssigt meget dårlig situation, hvis kravene forøges, så det er af hensyn til noget økonomisk og ikke til miljøbeskyttelsen, at dette middelmådige direktiv er kommet til veje.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

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

Anden næstformand (Povl Brøndsted):

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.

Den næste sag på dagsordenen var:

5) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 131:

Forslag til folketingsbeslutning om beskyttelse af tjenestemænd mod uansøgt afskedigelse.

Af Carsten Andersen (SF) m.fl.
(Fremsat 3/4 86).

Forslaget sattes til forhandling.