

vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

Første næstformand (Knud Østergaard):

Lovforslaget går herefter til fornyet behandling i udvalget.

Den næste sag på dagsordenen var:

7) Anden behandling af lovforslag nr. L 148:

Forslag til lov om ændring af lov om velfærdsforanstaltninger for søfarende.

Af industriministeren (Nils Wilhjelms).

(Fremsat 13/1 88. Første behandling 19/1 88. Betænkning 17/3 88).

Der var stillet 1 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer, ændringsforslaget og spørgsmålet om lovforslagets overgang til tredje behandling sattes til forhandling under ét.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

Ændringsforslaget om en ny affattelse af § 1 forkastedes, idet 55 stemte for, 58 imod.

§§ 1 og 2

vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

Første næstformand (Knud Østergaard):

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Op-hold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

8) Forhandling om EF-redegørelse nr. EF 12:

Miljøministerens redegørelse af 17. marts 1988 vedrørende forslag til Rådets direktiv om ændring af direktiv 70/220/EØF om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om foranstaltninger mod luftforurening forårsaget af udstødningsgas fra køretøjsmotorer. (Europæisk emissionsnorm for biler med motorslagvolumen på mindre end 1,4 liter).

(Redegørelsen anmeldt 17/3 88. Redegørelsen givet 17/3 88. Meddelelse om forhandling 17/3 88).

Forhandling

Ivar Nørgaard (S):

Vi skal i dag behandle tre redegørelser fra ministrene om EF-direktiver, og dette forslag om bilers udstødning er i forhold til de to andre mindre betydningsfuldt, da substansen af denne sag jo er behandlet både i Folketingets Miljøudvalg, i Folketingets Markedsudvalg og i EF's Ministerråd. Stort set er holdningen til disse spørgsmål således allerede afklaret, og meningen med disse drøftelser i folketingsalen skulle jo være at markere de generelle holdninger. Men da der har været så megen strid om dette spørgsmål i EF, har vi alligevel i Markedsudvalget ment, at det var rimeligt, at denne sag blev behandlet på samme måde som de to andre.

Der er jo flertal i dette Ting for, at vi her i landet fastlægger grænseværdier for bilers udstødning i overensstemmelse med de amerikanske normer, og i denne sag er vi på linje med flertallet i EF-Parlamentets miljøudvalg, som også på et tidligere tidspunkt gav udtryk for, at EF-Parlamentet som sådant ville støtte den danske holdning.

For de store bilers vedkommende blev sagen imidlertid afgjort, uden at Parlamentet støttede os, og Danmark blev stemt ned i Ministerrådet af samtlige andre medlemslande i henhold til artikel 100 A, der giver hjemmel for afgørelse med kvalificeret flertal. Til gengæld har der så her i Tinget været flertal for, at vi skal meddele – og har meddelt – at vi vil benytte os af artikel 100 A, stk. 4, som jo giver mulighed for at fastsætte nationale regler, idet Kommissionen dog skal påse, at disse regler ikke fører til skjulte handelshindringer eller vilkårlig forskelsbehandling.

[Ivar Nørgaard]

Så vidt vi kan skønne, vil man rejse en sag for EF-Domstolen, hvis vi gennemfører – når vi gennemfører – disse nationale ordninger, og det bliver så Domstolen, der kommer til at afgøre, om der skulle være tale om vilkårlig forskelsbehandling, hvad vi jo alle sammen går ud fra at der ikke er.

Men jeg vil gerne spørge den fungerende miljøminister, hvor langt regeringen er kommet i denne sag. Der er jo et klart flertal i Folketinget for, hvordan dansk særlovgivning skal se ud, så vi mener ikke, at der er nogen grund til at nøle.

Hvad angår de små biler, hvilket vil sige biler med motorstørrelse på under 1,4 liter, har Kommissionen nu foreslået, at grænseværdierne bliver identiske med de grænseværdier, flertallet i Ministerrådet har fastsat for de store og mellemstore biler. Det finder vi utilfredsstillende, og vi kan tilslutte os Miljøstyrelsens opfattelse, at udslippet fra den enkelte bil under danske kørselsforhold med det foreliggende forslag kun vil blive reduceret med halvdelen af det, en indførelse af de amerikanske normer ville medføre.

Som det også fremgår af Miljøministerens redegørelse, er det teknisk muligt at producere små biler, altså biler med motorer på under 1,4 liter, der lever op til de amerikanske normer. I Schweiz og Østrig blev disse normer indført sidste år, og der udbydes et stort antal modeller af små biler, som opfylder de amerikanske normer.

Under Markedsudvalgets besøg i Bruxelles i sidste uge fik vi det indtryk, at der denne gang skulle være større mulighed for, at EF-Parlamentet vil lægge sig på linje med de danske synspunkter, og også for, at Vesttyskland, Holland og Grækenland vil være enige med os. Hvis de nævnte fire lande alle kan blive enige om at ville indføre de amerikanske normer, vil det lægge et væsentligt pres på Frankrig og England, som er de fodslæbende i dette spørgsmål. Hvis de amerikanske normer bliver gældende i de nordiske lande, i Schweiz og i Østrig samt i Vesttyskland, Holland og Grækenland, vil dette store marked uden tvivl være så tillokkende, at bilfabrikanterne i Frankrig og England vil overvinde deres modvilje.

Også her vil jeg gerne spørge, hvor langt regeringen er kommet med at forberede vor taktik i denne sag. Er man i gang med underhåndsforhandlinger med de progressive EF-med-

lemslande, altså dem, der vil anvende de amerikanske normer? Det er vigtigt, at Danmark som EF-land går i spidsen, og vi vil derfor stærkt anbefale regeringen at fremskynde udarbejdelsen af de to forslag, der følger de amerikanske normer for alle biltyper uanset størrelse.

Svend Åge Petersen (KF):

På dette område, hvor der er tale om forurening fra bilerne, har vi som danskere en meget tydelig fordel ved at være medlemmer af det europæiske samarbejde i EF. Luftforurening, også luftforurening fra bilerne, er grænseoverskridende, og netop derfor er det vigtigt, at alle landene i fællesskab er positivt indstillet over for at medvirke til at begrænse forureningen.

Hvad ville det eksempelvis nytte, hvis lille Danmark var alene om at nedbringe forureningen? Det ville næppe give målelige forbedringer af luftforureningen i Danmark.

På samme måde vil det her i Danmark ikke give særlige forbedringer, hvis vi i vores forureningsbekæmpende indsats går milevidt foran de andre og langt større lande i EF. Det vil måske tværtimod give dårligere internationalt samarbejde, og det vil være til skade for den fælles indsats imod den grænseoverskridende forurening.

I stedet for at gå milevidt foran skal vi være med i førergruppen af nationer i EF, når talen er om forurening og selvfølgelig også om forurening fra vore biler.

Derfor er vi tilfredse med, at der ved mødet forleden i EF var flere andre lande, der som Danmark ikke kunne gå ind for forslaget til Rådets direktiv. Vesttyskland, Holland, Grækenland og Portugal mente sammen med Danmark, at forslaget ikke var godt nok, med andre ord ikke giver de ønskede miljømæssige forbedringer.

Det er væsentligt for Det Konservative Folkeparti at fremhæve, at vi også fremover taler om krav vedrørende bilernes forurening og ikke forfalder til kun at tale om katalysatorer af den ene eller anden slags. Det er vigtigt, fordi der i bilindustrien forskes og udvikles på livet løs for at finde frem til andre teknikker, der kan begrænse bilforureningen uden alle de ulemper, som katalysatorteknikken medfører.

Her vil jeg blot fremhæve, at defekte katalysatorsystemer giver mere forurening end biler helt uden katalysatorer, samt – og det synes vi

[Svend Åge Petersen]

ikke er helt uvæsentligt – at et af de nødvendige råstoffer, der indgår i katalysatorerne, nemlig rhodium, stort set kun findes i Sydafrika. Det sidste forhold er næppe noget, der skaber glæde i EF-sammenhæng.

Afslutningsvis ønsker vi i Det Konservative Folkeparti at give udtryk for, at der i EF bør arbejdes hen mod USA-normer, som vel at mærke tilpasses europæiske forhold, for der er nu engang væsentlig forskel på kørselsmønstret i USA og i Europa.

Da CD's ordfører ikke kan være til stede, skal jeg her udtale, at disse synspunkter også udtrykker CD's holdning.

Gade (SF):

Jeg må sige, at hr. Svend Åge Petersens tale undrer mig såre. At begynde at tale om de store fordele ved at være i EF, når vi diskuterer netop denne sag på miljøområdet, forekommer absurd, hvis man ellers har sat sig ind i sagen og kender dens forløb.

Ingen her i salen har nogen sinde talt om, at miljøet i Europa blev bedre ved, at Danmark gik enegang. Nej, det, som et flertal heldigvis har udtrykt gang på gang, har jo netop været, at det europæiske miljø samlet, både i EF og uden for EF, ville få kraftige forbedringer, hvis de lande, der vil indføre USA-normer – det er landene i EFTA og så altså Danmark i EF – gennemførte dem, og hvis vi gjorde alt, hvad vi kunne, for at presse EF til at indføre amerikanske normer.

EF har stillet forslag, der kun rensede halvt så meget som de amerikanske normer. Det, der har været så trist at se på, er jo, at europæisk industri og europæiske politikere har syntes, at det var i orden at forurene i Europa, og at man ikke engang kunne nå op på et teknologisk niveau, som man kender det i Japan, i USA, ja, sågar i Sydkorea.

Det er jo sådan en ekstrem situation, vi står over for. Det har jo handlet om, at stærke kræfter i EF, nogle store bilfabrikker – ikke alle, men nogle – og så de regeringer, der støtter de bilfabrikker, har forhindret miljøfremskridt. Det er jo EF's mildt sagt lidet flatterende rolle i det her forløb.

Danmarks rolle har så været at prøve at modarbejde de økonomiske interesser, som ikke ønskede at foretage den rigtige forureningsbegrænsning. Det synes jeg at vi er kommet for-

holdsvis langt med, og jeg synes, at Danmark skal være stolt over, at vi har fået sat en proces i gang i hele Europa. Det sidste ministermøde i mandags bekræftede jo, at vi nu for de mindre biler fortsat kan kæmpe for bedre normer.

Det er meget opmuntrende, men jeg synes, det er mindre opmuntrende, at den danske regering på samme måde i en anden sag måtte stille sig på de reaktionæres side, de, som ikke ønsker at rense luften tilstrækkeligt for kvælstofoxider. Det er en anden sag.

Vort udgangspunkt er, at vi skal fortsætte med at sige nej til det. Vi skal bygge på alliancen i EF for at få hindret vedtagelsen af det direktiv, der foreligger her. Det er sådan, at tiden arbejder for os. Vi skal ikke gå med til et eller andet udvandet direktiv. Den nødvendige teknologi eksisterer, og de normer, vi skal anlægge, er de amerikanske, og de skal kun tilpasses europæiske kørselsforhold i den udstrækning, som fremgår af Stockholmdokumentet. Det bør være det danske synspunkt.

Jeg er nødt til at spørge den konservative ordfører, om han mener noget andet, for det er jo ret vigtigt. Det må være i dag, vi får at vide, om regeringen vil indføre de amerikanske normer og følge Stockholmbeslutningen, og om normerne skal indføres fra 1. oktober 1989. Vi må snart have klarhed over det. Vi kan ikke være tjent med, at det er uklart, hvad regeringens melding er om, hvornår vi skal have indført de normer her i landet.

Jeg synes, debatten skal bruges til at få regeringen til at give en klar melding. Ellers er det jo heller ikke forståeligt, at man i et andet udvalg diskuterer spørgsmålet om lettelse af afgifter. Vi må jo vide præcis: Hvornår er datoen? Hvornår kommer udmeldingen fra regeringen?

(Kort bemærkning).

Svend Åge Petersen (KF):

Det kan vel nok undre, at ordføreren for SF, hr. Gade, har så lidt at tale om, at han ønsker at bruge en væsentlig del af taletiden på at kommentere de positive holdninger, som jeg på Det Konservative Folkepartis vegne har ytret over for EF. Det kunne måske skyldes, at SF i virkeligheden ikke længere ønsker at tale om, hvad der skete tidligere. At SF faktisk i sin højtsvævende interesse fuldstændig mistede jordforbindelsen på dette område, har været medvirkende årsag til, at der ikke langt tidligere i EF-

[Svend Åge Petersen]

sammenhæng er opnået en fælles politik, der havde været til gavn for bekæmpelsen af forureningen fra bilerne på et langt tidligere tidspunkt. Det ønsker man måske ikke at blive erindret om.

(Kort bemærkning).

Gade (SF):

Jo, jeg vil gerne mindes om, at SF, Socialdemokratiet og Det Radikale Venstre turde sige nej til EF-normerne, og siden blev det så også regeringens politik. Nu er miljøministeren ikke til stede, og så er det, som om musene spiller lidt mere på bordet, men det er da vist også regeringens politik, jeg taler for.

Det tager vi ganske stærkt ansvaret for sammen med andre, for er der noget, der har forbedret miljøet i praksis i Vesteuropa som helhed, så er det den beslutning, der blev truffet i det danske Folketing. Det er realiteten. Det europæiske miljø ville være blevet stående. Vi ville have fået en forurening, der var langt større og havde cementeret udviklingen i 10-15 år i Europa, hvis man havde sagt ja til de dårligere europæiske normer. Det er en realitet. Og så havde vi altså på den anden side af år 2000 måttet konstatere, at en lang række ulande kunne rense udstødningen fra bilerne bedre end Vesteuropa. Nu er vi heldigvis i en anden situation, der er heldigvis bevægelse, og i dag er hver anden vesttysk bil, der bliver solgt på det fri marked, bl.a. under det pres, som Danmark lægger, udstyret med amerikansk katalysator teknik og opfylder derved de amerikanske normer.

Første næstformand (Knud Østergaard):

Jeg kan oplyse, at det er min hensigt at holde frokostpause så tæt på kl. 12.00 som muligt.

(Kort bemærkning).

Svend Åge Petersen (KF):

Nej, hr. Gade, realiteten er en anden. Realiteten er, at SF har brugt sin indstilling til EF, som enhver ved er negativ, til at medvirke til at forhindre, at man opnåede et samarbejde, der kunne have sat EF-landene i gang på et langt tidligere tidspunkt. Det var, hvad man opnåede ved, at man ustandselig sendte miljøministeren af sted på tidspunkter, hvor det skabte mistenning i EF; men det var vel det, man i SF ville opnå.

(Kort bemærkning).

Gade (SF):

Det er jo kun trist, at hr. Svend Åge Petersen har hørt så dårligt efter under alle debatterne. For SF har det hele tiden været miljøprioriteringen, der var afgørende. Den var i konflikt med EF, det påpegede vi, og vi prioriterede fortsat miljøet. Nu tegner det til, at vi både uden for og inden for EF har stærke støtter, der mener det samme som vi, f.eks. stærke kræfter i EF-Parlamentets miljøudvalg. Dem støtter vi gerne, og vi modtager gerne støtte fra dem, så det andet er forholdsvis forkert, og det er egentlig ret beklageligt – da vi nu har diskuteret det her i 3-4 år – at De Konservative ikke har forstået ret meget af det hele.

Niels Anker Koføed (V):

Det var jo en ny profil, vi dermed fik at se fra SF's side som et progressivt EF-parti, der har haft stor indflydelse på en vigtig politik i Europa, det synes jeg. Det er første gang, vi har hørt det; men det er måske også rigtigt.

Debatten i dag er jo vort eget forsøg på at skabe lidt mere offentlighed om EF-spørgsmål og Kommissionens forslag. Den første debat var jo, kan man sige, ikke en ubetinget succes, og der er tegn på, at det heller ikke bliver nogen succes denne gang; i hvert fald er interessen fra dem, der skulle bringe det videre, ikke særlig stor; tilstedeværelsen er ret ringe.

Denne gang sker debatten altså på baggrund af nogle vedtagelser om principper i Den Fælles Akt og det indre marked.

Generelt vil jeg sige, at det er første gang, vi kan konstatere, at EF begynder at komme over mod mere demokratiske tilstande, nu er det ikke enstemmighed og vetoret, der styrer beslutningsprocesserne. Vi er ganske vist ikke nået så langt frem, at vi lader almindeligt stemmeflertal være afgørende; det skal dog i EF-regi være et kvalificeret flertal. Det er en procedure, som vi ikke kender her i Danmark; her nøjes vi nu alligevel med almindeligt flertal; kvalificeret flertal kræves kun ved ekstraordinære foranstaltninger såsom vedtægtsændringer og den slags. Men vi kan i hvert fald se, at EF nærmer sig demokratiske tilstande, og det kan vi være tilfredse med.

Adskillige andre direktivforslag om udstødningsgasser har været i Markedsudvalget. I 1985 valgte Danmark at sige nej, da man efter

[Niels Anker Koføed]

den gamle procedure valgte alt eller intet. Vi sagde nej til Kommissionens forslag, og Rådet kunne ikke vedtage det, og derfor skete der ikke noget i et par år.

Det kan vi selvfølgelig alt efter temperament sige at vi er godt tilfredse med, og det er en hæderlig indsats, men ifølge forslaget og de tal, der er oplyst fra Kommissionen, har det altså betydning, at vi har været medansvarlige for, at halvanden million tons kvælstofilter er blevet pumpet ud i luften i tiden efter vores vedtagelse. Man kan så sige, at det er nok det værd, for nu kommer der noget, som er endnu bedre, men jeg kan bare sige, at det er konsekvensen af den politik, som vi har ført.

Men tilbage til den situation, vi har i dag. Umiddelbart synes jeg ud fra en saglig vurdering, at det ikke er noget helt ringe forslag, man har lavet fra Kommissionens side. Jeg kan vende tilbage til, hvorfor man så har en anden holdning her.

Jeg undres lidt over, hvorfor vi i Danmark tager det kolossalt skråsikre standpunkt, at de amerikanske normer er absolut bedre end dem, man kan blive enig om på europæisk plan. Det er én ting; en anden ting er, om det nu er rigtigt ud fra et dansk synspunkt, at vi tager særstandpunkt og er ligeglade med de andre landes argumenter, for vores suverænitet rækker ikke ind i de andre medlemslande i EF.

Vi skulle da vel også kunne acceptere argumentet om, at bilindustrien skal have tid til at vende udviklingen, men på det område er vi ubøjelige.

Et andet område, som hr. Gade også var inde på, er luftforurening fra kraftværkerne, hvor vi tog det standpunkt, at vi godt vil være med, men skal vente, til den danske teknik er udviklet, så vi kan bruge den til at begrænse forureningen. Det standpunkt har vi ikke accepteret for de andre lande, at deres bilindustri skulle have lov til at udvikle sig, så de kunne leve op til de nye normer. I stedet argumenterer vi med, at vi kan fremme importen af biler fra Japan og Korea. Det er selvfølgelig også en form for solidaritet hos dem, der især påberåber sig at være såkaldte arbejderpartier, men det er så en anden ting.

Hvis jeg nu går tilbage til emnet igen, vil jeg spekulere på, om man aldrig må tage økonomiske betragtninger med i miljøspørgsmål. Det er vel ikke helt ligegyldigt, om disse normer koster

måske 15.000 kr. mere pr. bil. Nogle siger, at det kun er 7.000 kr., men mellem 7.000 kr. og 15.000 kr., alt efter hvor langt man vil køre det ud, og så plus ekstra driftsomkostninger. Er det ligegyldigt at gøre de betragtninger? Og en anden ting: Vi bruger ekstra energi med den teknik; det må vi også tage med i betragtning.

Er det så relevant for danske forhold, hvor forureningsproblemet måske ikke er nær så stort, som det er i Ruhr-området? For hvad sker der med de her ting? Uanset hvordan vi betragter det, så vender det den tunge ende nedad. Det er dem, der bor i landdistrikterne, i tyndt-befolkede områder, og som har mindre indkomst, der kører med de gamle biler, det er dem, der skal betale. De, der bor i centrene og har kollektiv trafik med støtte både her og dér, slipper. Det er også noget, vi skal tage med i betragtning, når vi er så skråsikre.

Det sidste spørgsmål, jeg er sådan lidt usikker over for, er, at så vidt jeg forstår, er der ingen dieselmotorer i Europa, der er i stand til at opfylde de stockholmske krav eller de amerikanske krav.

Jeg har læst, at Mercedes, som er den fornemste fabrik for dieselmotorer, ikke har en teknik, der opfylder disse krav til de mindre biler. Vil det sige, at vi skal forbyde importen af dieselvogne, når det her træder i kraft? Hvad så med de 8.000 busser plus lastbiler plus fiskerbåde plus traktorer, skal de undtages, eller skal de leve op til de nye normer? Jeg synes, det vil være godt at få lidt mere klarhed over de her ting, og jeg synes, at man måske også godt kan drage de økonomiske aspekter med ind i spillet. Uanset hvad vi gør, bliver det dyrere, og de, der har færrest penge, er dem, der rammes hårdest.

Men ellers synes jeg, det er godt, at vi nu har et fællesskab, hvor vi kan samarbejde, og så må vi selvfølgelig erkende, at vi ikke alle kan få vores ønsker opfyldt, men det hører også med til demokratiets vilkår.

(Kort bemærkning).

Gade (SF):

Jeg vil godt spørge hr. Niels Anker Koføed om, hvor han har de tal fra, som han nævnte om økonomien. Han var helt oppe på 15.000 kr., som det kunne være fordyrende med for biler, og det er sådan set for, at det tal ikke skal svæve i luften, at jeg rejser spørgsmålet over for hr. Niels Anker Koføed.

[Gade]

Er vi ikke enige om de tal, vi har fra Miljøstyrelsen: at importprisen pr. bil øges med mellem 5.000 og 6.000 kr.? Så synes jeg, det er lidt mærkeligt at stå og tale om helt andre tal her. Det er det, som bilerne bliver dyrere ved importen; resten er jo politiske beslutninger, hvis de skal være endnu dyrere. Men det, en bil bliver dyrere ved importen, er altså 5.000–6.000 kr., så vi skal ikke prøve at bilde nogen ind, at det er et større beløb.

(Kort bemærkning).

Niels Anker Kofoed (V):

Hr. Gade har selvfølgelig ret i, at hvis vi ikke havde nogen afgifter på, lå det et sted mellem 5.000 og 7.000 kr., men der er ikke truffet nogen som helst beslutning om, at afgifterne skal lempe, og hvordan vil man lempe afgifterne, når det er indbygget i bilen?

Og jeg kender regeringens opfattelse af afgifter; det er meget sjældent, at de frivilligt går med til at nedsætte en afgift. Hvis pengene er inden for rækkevidde, plejer de at snuppe dem med. Så jeg forudser bare, at det bliver dyrere. Det er rigtigt med en ren importpris på ca. 5.000–7.000 kr., men med afgiften på skal det nok blive omkring 15.000 kr. Men det bliver dyrere i drift.

Niels Helveg Petersen (RV):

Folketinget behandler jo i dag efter den aftalte, nye procedure tre meget vigtige EF-direktivforslag fra Kommissionen. Vi behandler dem på et tidspunkt, hvor de nys er fremsat; de er – om man vil – varme, lige fra ovnen, og for nogle af forslagernes vedkommende er det jo endnu noget uklart, hvordan det videre forløb skal blive.

Jeg synes, det er godt, at vi på et tidligt tidspunkt af sådanne sagers behandling får mulighed for en principiel meningsudveksling om disse forslag.

Bilforslaget, som vi behandler i dag, kompliceres meget af, at der er både en gammel og en ny sag. Den gamle sag, hvis man må kalde den det, er den danske modstand imod det direktivforslag, som er vedtaget, og hvor Danmark med Det Radikale Venstres fulde tilslutning har erklæret, at vi ønsker at iværksætte strengere normer end dem, der er indeholdt i EF-direktivet.

Den praktiske udmøntning af det vil komme senere, men på det principielle plan er det jo

indlysende, at Danmark har ret til at gennemføre strengere normer. Vi kommer senere tilbage til beslutninger herom.

Jeg vil dog i forbindelse med det, der vender bagud, alt det gamle, gøre den bemærkning til både hr. Svend Åge Petersen og hr. Gade, at mens jeg synes, at Danmark har gjort det rigtige i denne sag – og Det Radikale Venstre har tilsluttet sig det – synes jeg ikke, man skal overvurdere, hvad det har betydet for den europæiske miljøpolitik i positiv eller negativ retning; det tror jeg ikke det kan bære. Det, der sker ude i Europa, er jo, at nogle af de lande, der har den største biltæthed, oplever meget store gener af biltætheden, og der er en meget levende folkelig debat i disse lande – som ikke har ret meget at gøre med konflikten mellem Det Konservative Folkeparti og SF, men som har noget med skovdød at gøre – og stærke folkelige kræfter, der arbejder for, at bilerne skal være et renere instrument i vores hverdag.

Den nye sag er så, at Kommissionen nu fremlægger forslag om, hvad der skal være gældende for de små biler. Jeg må erklære mig enig med dem, der tidligere har talt for, at det forslag, Kommissionen har fremsat, ikke for en umiddelbar betragtning er tilfredsstillende. Det vil ikke føre til et rensningsniveau på højde med det bedste, man kender i USA, og som man efter oplysningerne fra miljøministeren kender i flere europæiske lande, f.eks. Schweiz og Østrig.

Det synes jeg er et meget afgørende argument. Der kører altså faktisk i dag små biler rundt i andre lande, der lever op til højere rensningskrav end dem, som Kommissionen her foreslår. Udgangspunktet for det danske arbejde med dette forslag i det videre forløb bør efter radikal opfattelse være, at vi skal tilstræbe det højeste teknisk mulige niveau og skele til de lande, som er nået længst i deres vedtagelser. Det vil være vores udgangspunkt i det videre forløb i denne sag, og jeg håber så på, at det vil være muligt – hvad der heldigvis er meget der tyder på – at få betydelig tilslutning andre steder end i Danmark til dette grundsyn.

Annette Just (FP):

Her står vi med et forslag til at dæmpe udstødningsgasserne fra disse små eksplosionsmotorer, men kan det nytte noget, at vi i Danmark siger: Næh, nu skal vi have det endnu

[Annette Just]

strengere end i resten af EF? Er det, som flere af talerne har været inde på det, i virkeligheden ikke at lave nye handelshindringer inden for EF? Det vil jo selvfølgelig være nemmere for Danmark, det kan jeg godt se, for så vidt jeg er orienteret, er det nu en ganske lille bilproduktion, vi har i Danmark, hvis overhovedet nogen. Men de eneste, vi kan genere ganske gevaldigt ved at sige, at vi ønsker at lave disse handelshindringer i Danmark, er jo den italienske, den franske, den tyske og den engelske bilindustri.

Jeg synes, det er ret imponerende, at der heroppefra har været talt både fra SF's og fra Socialdemokratiets side om, at vi på denne måde skal favorisere amerikansk, japansk og svensk bilindustri frem for dem, vi faktisk er i Det Europæiske Økonomiske Fællesskab sammen med.

Fremskridtspartiet vil derfor arbejde videre med Kommissionens forslag, og vi synes, det er et skridt på vejen i den rigtige retning, et meget vigtigt skridt, og hvis man derved kan få en enighed inden for alle de europæiske lande inden for Fællesmarkedet, synes vi, at vi er nået et ganske godt skridt.

Første næstformand (Knud Østergaard):

Jeg skal her afbryde forhandlingen og udsætte mødet, som efter ønske fra ministeren genoptages i dag kl. 13.15.

Mødet udsat kl. 11.57

Mødet genoptaget kl. 13.15

Forhandlingen genoptoges.

Glønborg (KRF):

I Kristeligt Folkeparti glæder vi os over hvert skridt, der tages for at skaffe os den friske luft tilbage, som vi havde, før menneskene fik så travlt, at vi gav os til at forurene luften med biler.

Vi siger tak for redegørelsen og tager den som et udtryk for, at de andre EF-lande også er blevet vækket til ansvarsbevidsthed på dette område. Jeg mener, at Danmark bør ligge i førerfeltet inden for EF på dette område; det gør vi, og det skal vi blive ved med, men lykkeligvis forhindrer medlemskabet ikke, at Danmark går længere selv.

Hvor langt vi kan og skal nå, kan der naturligvis ikke i dag sættes tal på. Det væsentlige er, at vi nu har givet automobilteknikerne ordre til at arbejdet intenst på at lave biler, der forurener mindre. Så vil det vise sig, hvor langt vi kan nå på rimelige økonomiske vilkår.

Jeg mener også, vi skal sige klart, at vi godt ved, at det koster noget, og at vi har vilje til også at finde ud af fordelingen af de økonomiske byrder i den anledning.

Undervejs må vi sætte os nogle delmål, som vi efterhånden kan sætte dato på, og jeg mener, at de amerikanske normer er et ganske udmærket delmål at sætte op for os nu. Jeg vil ikke sætte nogen helt fast dato på i dag, men mener, det er noget, som det vil være rimeligt at nå i det mindste inden for et par år. Vi siger altså tak for redegørelsen; den er et skridt på vejen, men vi skal også gøre os klart, at vi ikke er færdige i den sag.

Preben Møller Hansen (FK):

I formiddagens diskussion var ministeren, der var ansvarlig for undervisning her i landet, af den opfattelse, at det var en skammens dag, fordi vi i dette Folketing ønskede at give vores studerende bedre økonomiske vilkår. Han må selvfølgelig gerne have den opfattelse; vi andre deler den ikke.

Jeg vil derimod sige, at vi nu reelt befinder i det, vi kan kalde skammens time, idet vi i dag drøfter, hvordan udenlandske politiske kræfter i realiteten træffer beslutning om, hvordan forholdene skal indrettes i vort land. Vi diskuterer nu et direktivforslag, der kommer fra EF, hvor det drejer sig om noget så vigtigt som miljøet.

Fælles Kurs har tidligere fremsat forslag i dette Folketing om, at vi selvstændigt skulle beslutte at følge det amerikanske eksempel, når det drejer sig om dette problem, altså forureningen. Der var tilsyneladende en voldsom sympati for det forslag, Fælles Kurs fremsatte, men man havde faktisk ikke noget at have den i.

Nu har vi altså modtaget dette direktivforslag, hvor man fremholder, at vi efter at have accepteret EF-akten ikke mere har vetoret, ikke mere har mulighed for at træffe egne beslutninger; nu er vi underlagt det flertal, som træffer beslutninger et andet sted.

Der har man altså truffet den beslutning, at der skal være andre normer end dem, vi reelt i hvert tilfælde tilsyneladende ønsker at have her i vort land.

[Preben Møller Hansen]

Jeg er selvfølgelig opmærksom på, at man kan fortsætte det, som vi selv ønsker, og afprøve sagen ved Domstolen, men det, der står tilbage, er, at det nu er andre udenlandske kræfter, der træffer beslutning om det danske folks nutid og fremtid.

I Fælles Kurs lægger vi ikke skjul på, at det for os er en skuffelse at overvære den diskussion, vi i dag har overværet, hvor alle, herunder også SF, som vi ellers troede vi havde på vores side, er tilhængere af dansk medlemskab af EF. Der var selvfølgelig de borgerlige politikere, der skamroste SF, fordi de nu tonede rent flag, og det kan jeg godt forstå de borgerlige gør, idet det er vigtigt for befolkningen at vide, at SF også på det område har slået en kolbøtte på 180 grader.

Der er andre, der har ment for ligesom at fremhæve Danmark som et eksempel, at det er rart, vi nu er i et fællesskab, hvor vi kan prøve at nå til samme målsætning. Det tager måske nogle år, men guleroden for næsen – og man travler lystigt derudad.

Jamen til dem, der har den holdning, vil jeg gerne sige, at vi jo er i et fællesskab. Vi er tilsluttet De Forenede Nationer, og De Forenede Nationer har en lang række organisationer, hvor vi er i et fællesskab med samtlige verdens nationer. Her kan vi jo fremlægge de ting, vi mener er overordentlig vigtige for befolkningerne overalt på Jorden, nemlig en beskyttelse af vores miljø. Derfor er det ingenlunde noget fornuftigt argument at sige, at vi nu er i et fællesskab, hvor vi kan formå andre til også at skabe et fornuftigt miljø.

Det havde alligevel været bedre, hvis vi havde været ude af EF. Så behøvede vi ikke at skulle trække på de andre, så kunne vi selvstændigt træffe vores egne beslutninger, men det er ikke det, man er villig til i Folketinget.

Der har også været en del fremme om, at det ville blive dyrere, hvis vi gjorde noget sådant. Ja, det kan da godt være, men det er da Folketinget, der må afgøre, om det skal få indflydelse på befolkningens økonomi. Det kan godt være, at det er dyrere at omstille produktionen af biler og traktorer og andet, men der er altså lagt afgifter på alle disse produkter af dette Folketing, og dem kunne man jo passende lade falde, således at det ikke blev dyrere for befolkningen.

Miljøministeren (Kofod-Svendsen, fg.):

Det foreliggende forslag vedrørende luftforurening fra biler med motorstørrelser under 1,4 l har en lang forhistorie.

Diskussionen om begrænsning af bilernes luftforurening tog rigtig fart inden for EF i begyndelsen af 1980'erne, da det blev klart, at bilerne ikke kun udgjorde en forureningstrussel i byerne, men også bidrog til den omsiggribende skydød.

Som det vil være Tinget bekendt, var der delte meninger blandt medlemslandene om, hvor meget luftforureningen skulle begrænses. Danmark argumenterede fra starten sammen med især Vesttyskland og Holland for, at de fremtidige EF-normer skulle svare til de amerikanske normer.

Andre lande fandt, at dette var for vidtgående, og i 1985 endte det med et kompromisforslag, som lå et sted mellem de nuværende EF-normer og de amerikanske normer.

Danmark fandt dette utilstrækkeligt og blokerede indtil EF-pakkens ikrafttræden i 1987 for forslaget vedtagelse. Den 3. december 1987 blev forslaget imidlertid vedtaget med kvalificeret flertal mod Danmarks stemme. I det forslag, som blev vedtaget, indgik kun en meget beskedent reduktion af de eksisterende grænseværdier for biler med motorstørrelser under 1,4 l. Baggrunden var, at man var noget usikker over for de tekniske muligheder og økonomiske konsekvenser specielt for denne gruppe. Det blev derfor overladt til Kommissionen at undersøge disse forhold nærmere og fremkomme med et forslag til de fremtidige grænseværdier inden udgangen af 1987.

Tidsterminerne er lagt fast i det vedtagne direktiv. Ved typegodkendelser skal de nye grænseværdier træde i kraft 1. oktober 1992, og de enkelte lande kan – ikke skal – indføre kravene nationalt ved første registrering af nye køretøjer fra 1. oktober 1993.

De fremtidige krav til små biler er af væsentlig betydning for Danmark, idet ca. halvdelen af den danske bilpark udgøres af denne kategori.

Kommissionen har foreslået, at de fremtidige krav for små biler bliver identiske med de krav, der er vedtaget for mellemstore biler. Efter dansk opfattelse vil dette medføre en reduktion af udslippet af kvælstofoxider med 30–40 pct. Til sammenligning ville de amerikanske

[Miljøministeren]

krav medføre en reduktion i udslippet med omkring 80 pct.

Forslaget indeholder grænseværdier for kulilte på 30 g pr. test og for summen af kulbrinte- og kvælstofoxider på 8 g pr. test. Danmark anbefaler værdier på 20 g pr. test for kulilte og separate grænseværdier for kulbrinte- og kvælstofoxider, hver på 2,5 g pr. test.

Kommissionen anfører, at effekten af forslaget svarer til effekten af de amerikanske normer. Argumentationen bygger på, at udslippet i tons af kvælstofoxider fra en EF-bilpark, der opfylder EF-normerne, vil være identisk med udslippet fra en amerikansk bilpark, der opfylder de amerikanske normer.

Dette er efter min mening en besynderlig form for argumentation, når man tager i betragtning, at antallet af biler og kørte kilometer er vidt forskelligt.

Forslaget blev drøftet første gang ved miljøministrenes møde den 21. marts. Det blev her klart, at der er væsentlige forskelle i de enkelte landes holdninger. England, Frankrig, Italien og Spanien finder forslaget alt for strengt, mens Danmark, Vesttyskland og Holland finder forslaget alt for svagt. Endvidere ønsker også Grækenland en skærpelse af forslaget, ligesom Portugal ændrede sin hidtidige holdning og på mødet tilkendegav, at også Portugal ønsker en stramning af forslagens krav.

Fra regeringens side har vi med meget stor interesse noteret os den udvikling, der således nu synes at være i gang i EF vedrørende holdningen til luftforurening fra biler. I alt 5 lande går nu ind for en stramning af Kommissionens udspil. Jeg tror, der her er tale om en vigtig modningsproces, og vi vil følge udviklingen nøje.

Jeg har på nuværende tidspunkt svært ved at få øje på en kompromisløsning og forudser lange og vanskelige forhandlinger.

Det er fortsat regeringens holdning, at EF bør indføre USA-normer, og at der ikke bør skelnes mellem store, mellemstore og små biler. USA-normerne bør omfatte samtlige kategorier, således som det også er tilfældet i de regler, der er indført i Schweiz og Østrig, og som fra 1. oktober 1988 indføres i Sverige og Norge.

Dernæst vil jeg gøre et par bemærkninger til de ordførere, der har deltaget i debatten, først til Socialdemokratiets ordfører, hr. Ivar Nørgaard, som stillede regeringen et spørgsmål.

Jeg kan sige, at regeringen arbejder på en snarlig løsning; og det gør den også af hensyn til de forskellige involverede parter. Løsningen af dette spørgsmål prioriterer regeringen højt.

Hr. Niels Anker Kofoed omtalte dieselmotorer, i hvilken forbindelse jeg kan oplyse, at det, vi taler om, kun er personbiler. Det er rigtigt, at der er problemer for store dieselmotorer med at opfylde de amerikanske partikelkrav. Men jeg vil dog gerne fremhæve, at der i dag i Sverige er typegodkendte dieselmotorer med motorstørrelser på 1,6 l, som opfylder de amerikanske krav. Der er her tale om en størrelse af biler, som har stor udbredelse blandt private bilister.

Det var mine bemærkninger til de synspunkter, der er fremført i debatten.

Ivar Nørgaard (S):

Jeg takker ministeren for besvarelsen af spørgsmålene, men vil gerne endnu en gang gentage, at jeg tror, det er vigtigt, at regeringen ikke blot håber, at der nu kan danne sig et flertal eller en afgørende gruppe blandt EF-medlemsstaterne i Ministerrådet, der går ind for skrappe betingelser end dem, Kommissionen har foreslået, men at det vil være hensigtsmæssigt, hvis regeringen foretager nogle underhåndsdokumenter med de regeringer, der er enige med os om, at man skal have de amerikanske normer. For hvis vi kan meddele de øvrige lande, at vi parallelt er parat til at indføre nationale ordninger, som opfylder de amerikanske normer – altså hvis både Danmark, Tyskland, Holland og Grækenland kan meddele nede i Ministerrådet, at vi alle vil gennemføre nationale foranstaltninger af den art, hvis vi ikke får en beslutning i Ministerrådet efter den linje – så vil det lægge et afgørende pres på England og Frankrig, der jo er de fodslæbende i denne forbindelse. Derfor er det altså efter min mening ikke nok kun at forhandle om EF-standarder, man må også meddele, at man er parat til at indføre parallelle nationale ordninger efter artikel 100 A, stk. 4. Jeg mener, det er vigtigt, at vi bruger artikel 100 A, stk. 4, til den slags formål for at øve maksimalt pres på de andre lande.

Gade (SF):

Jeg er enig i hr. Ivar Nørgaards betragtninger. Når jeg går på talerstolen, er det, fordi jeg ikke fik svar på mit spørgsmål til ministeren om, hvornår vi får meldingen fra regeringen –

[Gade]

og det er sådan set også en del af det, hr. Ivar Nørgaard spørger om – til Folketinget om, at vi indfører disse USA-normer pr. 1. oktober 1989. Det er vigtigt både i diskussionen i EF og i diskussionen her i landet om en afgiftsfrigørelse, at den melding nu kommer til Folketinget. Jeg synes, regeringen burde have valgt denne dag til helt krystalklart at oplyse, at man vil indføre disse normer pr. 1. oktober 1989. Så ville vi få et forløb, hvor Schweiz og Østrig har disse normer, hvor Norge og Sverige får dem pr. 1. oktober 1988, og vi giver melding om, at vi laver normerne fra 1. oktober 1989. Det er egentlig blevet lidt vigtigere end i starten, kan man sige, at vi får den melding fra regeringen, fordi regeringspartierne ordførere jo her benyttede lejligheden til at skabe tvivl. Jeg forstår ikke, hvad meningen var, men regeringspartierne ordførere valgte jo at skabe lidt tvivl om regeringens holdning til dette spørgsmål. Derfor gentager jeg altså mit spørgsmål: Er det 1. oktober 1989? Får vi meldingen nu under denne debat, eller hvornår bestemmer regeringen sig til at give en klar udmelding både her og over for de andre EF-lande?

Miljøministeren (Kofod-Svendsen, fg.):

Til hr. Ivar Nørgaard vil jeg sige, at jeg har lyttet til hr. Ivar Nørgaards betragtninger, og de vil selvfølgelig indgå i de videre overvejelser, som regeringen gør sig.

Hr. Gade kan jeg henvise til det svar, jeg allerede har givet hr. Ivar Nørgaard.

(Kort bemærkning).

Gade (SF):

Man kan jo bære over med meget, når det er en fungerende minister, der er tale om. Det vil jeg så gøre.

Hermed sluttede forhandlingen.

Den næste sag på dagsordenen var:

9) Forhandling om EF-redegørelse nr. EF 11:

Arbejdsministerens redegørelse af 17. marts 1988 vedrørende forslag til Rådets direktiv om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om maskiner.

(Redegørelsen anmeldt 17/3 88. Redegørelsen givet 17/3 88. Meddelelse om forhandling 17/3 88).

Formanden:

Efter ønske skal jeg fastsætte taletiden til 10 minutter for ordførerne i første omgang.

Forhandling

Ivar Nørgaard (S):

Dette direktivforslag om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om maskiner, kort kaldt maskindirektivet, er uden tvivl det mest betydningsfulde af alle de direktiver, Kommissionen har fremsat eller vil fremsætte i forbindelse med gennemførelsen af det indre marked.

Det skønnes, at produktionsværdien, der omfattes af direktivets anvendelsesområde, er op imod 1.000 mia. kr. på årsbasis. Det berører derfor en meget væsentlig del af de enkelte landes samlede produktion, samlede import og eksport, og det er også tilfældet for Danmarks vedkommende.

De forskelligartede godkendelsesprocedurer og tekniske standarder er i høj grad også tekniske handelshindringer og dermed med til at forvride konkurrencevilkårene. Det er derfor et væsentligt skridt hen imod mere ligelige konkurrencevilkår at gennemføre ensartede, harmoniserede standarder og godkendelsesprocedurer, og det skulle – som også påpeget af Kommissionen – blive et væsentligt bidrag til at forbedre EF-landenes konkurrencemæssige position i forhold til USA og Japan.

Der står derfor store nationale økonomiske interesser på spil for medlemslandene, når standarderne og normerne skal fastlægges. Det er selvsagt vigtigt, om disse normer er lig med, tæt ved eller langt fra dem, der anvendes i øjeblikket i de enkelte lande. Det bliver uden tvivl de store medlemslandes normer, navnlig Tysklands, der bliver retningsgivende. Det har allerede fået franskmændene til at ytre stor nervøsitet for sammensætningen af eksperterne i de store standardiseringsorganer CEN og CENELEC, fordi franskmændene jo ikke hidtil har lagt den store vægt på at have standarder, der er efterstræbelsesværdige i andre lande, men kun standarder, der kunne holde alle andre landes varer ude.