

*Forslag til lov om ændring af forskellige lovbestemmelser som følge af nedlæggelsen af Hovedstadsrådet.*

Af Indenrigsministeren (Thor Pedersen).  
(Fremsat 17/11 88. Første behandling 25/11 88. Betænkning 9/3 89. Anden behandling 14/3 89).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

#### *Afstemning*

Lovforslaget vedtoges med 53 stemmer (KF, V, FP, RV og CD) mod 42 (S og SF).

#### **Formanden:**

Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

#### **6) Tredje behandling af lovforslag nr. L 33:**

*Forslag til lov om nedlæggelse af amtskommunerne.*

Af Jane Oksen (FP) m.fl.  
(Fremsat 6/10 88. Første behandling 25/11 88. Betænkning 9/3 89. Anden behandling 14/3 89).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

#### *Afstemning*

Lovforslaget forkastedes, idet 12 (FP) stemte for, 86 (S, KF, SF, V, RV, CD og KRF) imod.

Den næste sag på dagsordenen var:

#### **7) Tredje behandling af lovforslag nr. L 34:**

*Forslag til lov om nedlæggelse af statsamterne.*

Af Jane Oksen (FP) m.fl.  
(Fremsat 6/10 88. Første behandling 25/11 88. Betænkning 9/3 89. Anden behandling 14/3 89).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

#### *Afstemning*

Lovforslaget forkastedes, idet 13 (FP) stemte for, 86 (S, KF, SF, V, RV, CD og KRF) imod.

Den næste sag på dagsordenen var:

#### **8) Anden (sidste) behandling af beslutningsforslag nr. B 28:**

*Forslag til folketingsbeslutning om skærpede normer for bilers udstødning.*

Af miljøministeren (Lone Dybkjær).  
(Fremsat 6/12 88. Første behandling 9/12 88. Betænkning 15/3 89).

Der var stillet 1 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Ændringsforslaget sattes først til forhandling.

#### *Forhandling*

#### **Knud Lind (FP):**

Fremskridtspartiet har i erkendelse af, at Danmark er fuldgyldigt medlem af EF, stillet ændringsforslag til beslutningsforslag nr. B 28 om miljøvenlige biler.

Fremskridtspartiet finder det helt urimeligt, at Danmark i miljøsager ønsker at gå enegang inden for EF, medens man på andre områder altid er villig til at modtage tilskud fra selv samme EF.

Fremskridtspartiet er i øvrigt af den opfattelse, at USA-normer for katalysatorer som en særordning for Danmark vil fordyre importen af europæiske biler, og det er i øvrigt til skade for den europæiske bilindustri.

[Knud Lind]

Vi er som sagt stadig medlem af EF. Fremskridtspartiet opfordrer regeringen til at arbejde loyalt i EF-regi for et bedre miljø i stedet for at stå som en slags statslig miljøhelgen eller miljøaktivist på statsplan uden indflydelse. Fremskridtspartiet vil derfor indstille, at man stemmer ja til ændringsforslaget.

Jeg vil godt sige til slut, at da jeg så dette beslutningsforslag, kunne jeg ikke lade være med at tænke på det gamle eventyr »Snehvide«, hvor den onde dronning spurgte spejlet på væggen: »Lille spejl på væggen dér, hvem er skønnest i landet her?«

Beslutningsforslaget fra miljøministeren kan faktisk sammenlignes med det spejl i »Snehvide«. Det må undre mange, at en miljøminister med et beslutningsforslag opfordrer sig selv til at gøre noget. Det må altså være sådan et spejl, ministeren har ønsket at have her i Folketinget.

Nu er der bare noget uheldigt ved dette spejl: Det er et S-SF-spejl, og der er en generel konstruktionsfejl i det. Der bliver altid en forvridning og en skævvridning af det miljøpolitiske billede, når man kigger i det spejl. Uanset hvor meget miljøministeren lægger sig i selen for at være miljøbevidst på Danmarks og skatteborgernes regning, vil spejlet altid fortælle ministeren, at ministeren faktisk ikke er miljøbevidst nok set i dette SF-S-spejl, som ministeren må have.

Derfor er vi nødsaget til i Fremskridtspartiet at sige: Lad os da arbejde for disse ting i EF. Det undrer mig meget, at ministeren ligesom med magt vil køre det igennem, uagtet vi igennem pressen har fået at vide – om end det måske ikke er helt rigtigt – at der måske er en optøning i EF. Hvorfor så fremsætte dette beslutningsforslag? Hvorfor ødelægge og hvorfor spille Folketingets tid med det her, hvis ministeren kunne have rejst ned til EF og loyalt i EF-samarbejdet have arbejdet for noget bedre? Det har ministeren ikke ønsket.

Det, der er galt i denne sag – det vil jeg godt sige til den konservative del og Venstredelen af regeringen – på det retspolitiske område osv., men i særdeleshed på det miljøpolitiske område, er, at miljøministeren arbejder med et flertal fra firkloverregeringens dage, da ministeren var i opposition, og dermed er illoyal over for den regering, som miljøministeren selv er trådt ind i.

Hadde det så bare været illoyalitet over for De Konservative og Venstre, kunne jeg såmænd godt have båret det uden store suk. Men desværre går det også ud over de danske skatteborgere og dansk erhvervsliv, og vi ender igen som en fodnotestat i EF. Det synes jeg er forkasteligt, blot fordi miljøministeren fortsætter med at føre en politik, som ministeren skulle have pakket sammen for længe siden og som mindstemål have pakket helt væk, i det øjeblik ministeren trådte ind som en mikroskopisk lille del af en regering.

Jeg forstår godt, at konservative ordførere ikke rigtig har lyst til at tale om denne sag, for det er så uheldigt, at De Konservative og Venstre faktisk vil slå sig til riddere på erhvervslivets og skatteborgernes bekostning. Og hvad er det, der sker? Ja, der sker det, at man arbejder i den direkte modsatte retning, og kun fordi den borgerlige presse dækker over den borgerlige regering, har befolkningen endnu ikke opdaget, hvordan man tager den ved næsen.

Som sagt kan vi anbefale dette ændringsforslag til vedtagelse, og skulle det mod forventning ikke blive vedtaget, vil Fremskridtspartiet stemme nej til beslutningsforslag nr. B 28.

#### Formanden:

Jeg gør opmærksom på, at de, der tager ordet til ændringsforslaget, skal tale om ændringsforslaget. Langt de fleste bemærkninger, hr. Knud Lind fremsatte, drejede sig om lovforslaget som helhed.

#### Lis Noer Holmberg (CD):

CD har i mange sammenhænge givet udtryk for, at vi ønsker, at Danmark skal følge EF's normer, EF's direktiver. Vi kan ikke se logikken i, at Danmark altid skal være mere restriktiv, end man er i andre EF-lande.

Når miljøministeren har udtalt, at det må være rigtigst, at man betaler samme pris, hvad enten man kører miljørigtigt eller man kører miljøvenligt, er CD ikke enig. Hvis man mener noget med at tale om et bedre miljø, må man præmiere de folk, der vil medvirke til dette. Altså må en bil med katalysator være billigere end en bil uden.

Hvorfor i alverden tror man, at vi i Danmark har en gammel bilpark? Det har vi simpelt hen på grund af alle de afgifter, der efterhånden er lagt på bilisterne.

[Lis Noer Holmberg]

Ud fra det her kan CD, som jeg har sagt, tilslutte sig Fremskridtspartiets ændringsforslag om, at datoen ændres fra den 1. oktober 1990 til den 1. oktober 1991, ligesom vi går ind for, at det er EF-normer, vi skal følge, og ikke USA-normer.

#### Birger Christensen (FP):

Som gammel bilmand vil jeg godt til ændringsforslaget knytte et par bemærkninger.

Det er ikke vigtigt, at vi får vedtaget en lov, der er så skærpene, at vi når op på USA-normer. Jeg ved rent teknisk, at den norm, USA har vedtaget med hensyn til bilforurening, virker bedst, når en bil startes ved en temperatur, der ligger over frysepunktet. Hvis man starter en bil ved en temperatur, der ligger under frysepunktet, vil den i USA anvendte katalysator bevirke, at forureningen ved de første minutters kørsel er større, end hvis vognen ingen katalysator har.

Derfor vil jeg appellere om, at man tager ændringsforslaget seriøst forstået på den måde, at EF-normerne er bedre egnede til vore klimatiske forhold. Den katalysator, der anbefales efter USA-normer, er bedst i Californien og andre varme områder.

Jeg vil samtidig sige, at katalysatoren ikke er en endegyldig problemløsning med hensyn til motorforurening. Vi må håbe og bede til, at det teknisk bliver muligt at videreudvikle den Fordmotor, der kører efter lean burn-principet, og at vi forhåbentlig en dag ved hjælp af keramiske dele vil være i stand til at fremstille en motor, der ikke forurener.

Jeg anser katalysatoren – hvad enten den er efter USA-normer, som er for meget for os, eller efter EF-normer, som jeg synes vi skal gå ind for i henhold til ændringsforslaget – for at være af en sådan beskaffenhed, at vi ved, det kun er en midlertidig foranstaltning.

Drømmen og målet er at få bilbranchen tvunget til at udvikle en motor, der ikke forurener. Vi mangler kun de tekniske ting. Derfor skal vi ikke overreagere og tro, at vi løser problemet. Det er en midlertidig løsning, og derfor anbefaler vi EF-normerne.

#### Miljøministeren (Lone Dybkjær):

Jeg skal lade være med at gå ind på alle hr. Knud Linds betragtninger om spejle og loyalitet og illoyalitet, men holde mig til substansen i det, hr. Knud Lind sagde.

Jeg vil gerne gøre hr. Knud Lind opmærksom på, at den tidligere regering faktisk havde et forslag om, at katalysatorer skulle indføres på biler allerede pr. 1. oktober 1989, og at man i forbindelse med EF-pakkens vedtagelse i 1986 fra statsministerens side sagde, at katalysatorer på biler i Danmark var et typisk eksempel på, at Danmark kunne anvende Romtraktatens art. 100 A, stk. 4. Der er derfor ikke tale om, at det er en politik, som ikke eksisterede på forhånd, i dette tilfælde. Det er bare en rent saglig betragtning.

Fru Lis Noer Holmberg siger, at et af problemerne er, at vi har en gammel bilpark. Jeg skal ikke gå ind på spørgsmålet om registreringsafgifter. Det er uden videre klart, at hvis vi fik de nye biler, ville det bare skabe en lang række andre problemer af valutamæssig art, men nye biler ville alt andet lige forurene mindre. Det er der ingen som helst tvivl om.

Grunden til, at vi allerede nu skal indføre USA-normer i den danske bilpark, er, at vi har en langsommere udskiftning af vores bilpark, end man har i en lang række andre lande, og derfor er det vigtigt tidligt at sætte ind med miljøkrav.

Hr. Birger Christensen skal jeg blot henvise til de svar, der er givet i udvalget, og som udtømmende beskriver spørgsmålet om katalysatorer og deres virkningsgrad også her i landet.

#### Knud Lind (FP):

Indledningsvis skal jeg gøre formanden – uden at diskutere med formanden – opmærksom på, at der blev læst op af bemærkningerne til ændringsforslaget, og da ændringsforslaget er ret vidtgående, er det årsagen til, at man ikke kan undgå at komme ind på hele substansen.

Så vil jeg godt sige til miljøministeren, at det, at man tidligere har dummet sig og oven i købet har haft god tid til at rette sine fejl, ikke betyder, at man skal gentage dem bevidstløst her i salen.

Jeg mener, at miljøministeren – det er også derfor, vi har stillet ændringsforslaget – er grundlæggende uvillig til at indse, at Danmark er et led i det indre marked, en del af EF-fællesskabet. De socialistiske partier taler i én uendelighed om fællesskab, men det gælder altså ikke, når det drejer sig om EF.

Jeg har egentlig ikke fået svar på det af ministeren. Så jeg vil da godt spørge ministeren, hvad der vil ske, hvis EF-Kommissionen som

[Knud Lind]

en konsekvens af dette beslutningsforslag og af, at dette ændringsforslag ikke bliver vedtaget, og af lovforslag nr. L 135, der jo er afledt af nr. B 28, ganske enkelt siger, at det er ulovlig statsstøtte. Hvis ikke dette ændringsforslag vedtages, må man regne med, at EF vil rejse sag ved Domstolen mod Danmark. Jeg vil godt spørge ministeren, hvad der vil ske, hvis denne domstol nu skulle dømme Danmark for teknisk handelshindring eller ulovlig statsstøtte m.v. som følge af dette helt forføjede beslutningsforslag.

Jeg vil også godt spørge ministeren: Hvordan går det med de stakkels mennesker, der ifølge dette beslutningsforslag, hvis vi ikke vedtager ændringsforslaget, skal køre med katalysatorer efter USA-normer? Det har ministeren ikke svaret på på noget tidspunkt, hverken ved den ene eller ved den anden lejlighed, selv om ministeren har haft lang tid til at overveje svaret.

Jeg vil håbe, at vi får et svar her, når vi behandler dette ændringsforslag, for det er ret vigtigt, at man, inden man stemmer ja eller nej til dette ændringsforslag, får ministerens svar.

**Lis Noer Holmberg (CD):**

Jeg vil sige til ministeren, at det da er klart, at det går langsommere i Danmark med udskiftningen af bilparken. Det kan enhver sige sig selv med de afgifter, der er på biler her i landet. Det ved miljøministeren også godt, men måske vil miljøministeren være med til at nedsætte afgifterne på nye biler? Så kunne det være, at det gik hurtigere.

**Miljøministeren (Lone Dybkjær):**

Til hr. Knud Lind vil jeg sige, at der ikke er tale om statsstøtte på nogen facon. Nej, det er der ikke. Jeg ved ikke, hvordan hr. Knud Lind kan få en ikkeafgift til direkte at blive statsstøttet. Det er åbenbart en særlig tankegang, Fremskridtspartiet har.

Det andet er, at der ikke er tale om tekniske handelshindringer. Jeg vil derfor ikke beskæftige mig med de hypoteser, hr. Knud Lind fremsætter.

Til fru Lis Noer Holmberg vil jeg sige: Nej, vi ønsker ikke at være med til at nedsætte registreringsafgiften på biler. Jeg sagde, at jeg godt er klar over, at der ville være nogle miljømæssige fordele ved en udskiftning af biler snævert set.

Til gengæld ville vi få en masse problemer med alle de gamle biler, som skulle skaffes væk, og vi ville i øvrigt få en lang række andre økonomiske problemer. Det er den afvejning, der foregår, og derfor vælger vi katalysatorløsningen, som er en god og sund måde at løse miljøproblemer på.

(Kort bemærkning).

**Knud Lind (FP):**

Ministeren kunne få svar på det spørgsmål, som ministeren besvarer uden at have dokumentation for det, uden at have forelagt sagen i EF. Vi kunne jo afbryde forhandlingerne, og så kunne vi forelægge beslutningsforslag nr. B 28 og lovforslag nr. L 135 for EF-Kommissionen og spørge den. Det var det, ministeren burde have gjort, inden ministeren tog stilling her i folketingsalen og i særdeleshed til dette ændringsforslag. Det har ministeren ikke ønsket, for ministeren kender godt det svar, der vil komme, og dette svar passer ikke ind i ministerens kram. Derfor har ministeren ikke spurgt EF, hvad Holland har gjort.

Hermed sluttede forhandlingen om ændringsforslaget.

### *Afstemning*

Ændringsforslaget

forkastedes, idet 16 stemte for, 83 imod.

Forslaget som helhed sattes derefter til forhandling.

### *Forhandling*

**Gade (SF):**

Når vi nu vedtager dette forslag, er SF meget tilfreds med det. Vi ville gerne have kunnet sætte det i kraft i hvert fald et år før. Men vi er glade for, at vi får vedtaget det, og at der er vilje og stor opbakning i Folketinget til at udnytte miljøgarantien i denne sag.

Jeg vil gå lidt tilbage historisk og sige, at det har været noget af en lang og sej kamp her i Folketinget. Jeg kan huske, dengang det såkaldte grønne flertal på møde efter møde måtte overtale den daværende regering til at gå ind for dette synspunkt. Og endnu mere tilfredsstillende er det, at det synspunkt i dag deles af et overvældende stort flertal i det danske Folketing.

**[Gade]**

Så vil jeg knytte den kommentar til diskussionen om indflydelse på udviklingen i denne sag i hele Europa, at dér er der ingen tvivl om, at historisk har den danske beslutning og den danske stærke vilje til at indføre amerikanske normer og presset for at udnytte miljøgarantien på dette punkt medvirket til, at de nordiske lande fik taget en klar beslutning om amerikanske normer, og dermed til, at de nu indføres i EF-TA-landene.

Det har været en opmuntring til de kræfter i Vesttyskland og Holland, som godt nok er gået med på EF-beslutningen, men som i realiteten ikke kan lide den. Derfor ser vi også det interessante, at omkring 60 pct. af de biler, der i dag indregistreres i Vesttyskland, er katalysatorbiler. Det er, fordi der er et stærkt befolkningspres for at indføre en renere teknologi end den, EF-Kommissionen ønsker og EF-kompromiset går ud på, og som stort set drejer sig om at redde fallerede industrier i nogle af EF-landene.

Der er en ny situation, hvor det, vi har bidraget med i Danmark i samarbejde med landene uden for EF, nu er ved at gøre et endnu voldsommere indtryk i de andre EF-lande. Holland og Vesttyskland presser på. Det mest interessante er, at Kommissionen siger, at den vil have en tænkepause. Presset fra et lands regering, Folketinget i samarbejde med lande uden for EF støttet af miljøkræfter og stærk opinion inden for EF-landene ser ud til at give et rimeligt håb om, at det kan lykkes, at EF ombestemmer sig.

Hvis den sidste del af manøvreren også kunne lykkes – det ved vi ikke, men vi ved, at det handler det næste halve år om – så var det en enormt flot beslutning, det grønne flertal i sin tid fik taget i det danske Folketing.

Netop derfor er det så vigtigt, at vi får det vedtaget nu, at vi får sendt beskeden til EF-Kommissionen. Det vil i sig selv være en støtte for de kræfter i EF-Kommissionen og udenfor, som ikke synes, at de kan leve med så dårlige normer og så gammeldags teknologi som den, der er vedtaget i EF.

**Knud Lind (FP):**

Jeg tror faktisk, at den foregående talers indlæg mere end noget andet beviste det, jeg sagde om, hvor miljøministerens hjerte lå, nemlig hos det, den foregående taler talte om: det grønne flertal. Ministeren er efter min bedste overbe-

visning illoyal over for den regering, ministeren er medlem af.

Inden SF kommer for højt op i sin selvros og tale på det miljømæssige område, vil jeg da godt gøre hr. Gade opmærksom på – det er bare en lille ting – at genbrugsmulighederne for de ædelmetaller, der nu engang skal til til USA-katalysatorer, ikke eksisterer. Jeg har ikke set i beslutningsforslaget, at man har taget stilling til dette spørgsmål fra ministerens side.

For at nævne et andet punkt – nu er jeg nødsaget til at se det ud fra det grønne flertals synspunkt, som ofte er identisk med det flertal, der ønsker at boykotte sydafrikanske varer – vil jeg godt gøre opmærksom på, at der findes to steder her i verden, hvor man finder disse ædelmetaller i stort omfang. Det ene sted er Sydafrika. Det er platin og rhodium. Det betyder reelt en overtrædelse af lovgivningen om boykot af sydafrikanske varer. Ministeren er ganske enkelt ikke i stand til at kontrollere katalysatorerne. Det er platin og rhodium og andre ædelmetaller, der skal i. Man er ganske enkelt ikke i stand til at kontrollere, hvor de kommer fra, for hele katalysatoren kommer jo udefra.

Jeg synes, jeg på falderebet ville sige dette til det grønne flertal, som miljøministeren i den borgerlige regering hylder så meget.

**Mogens Elvensø (FP):**

Jeg vil gerne sige, at hvis vi vedtager dette forslag – det ser det jo ud til at vi gør – sker der en hel bunke ting.

Der sker det, at Danmarks biler får større benzinforsbrug. Små biler kan ikke bruge den katalysator. Man må udvikle større motorer. Den tredje ting er, at danske biler bliver dyrere, og vi er stadig nødt til at finde os i, at turisterne kører rundt med EF-katalysatorer. Og det værste er, at miljøministeren i løbet af 2-3 år må bide det hele i sig igen, og så må vi ændre denne lovgivning.

**Miljøministeren (Lone Dybkjær):**

Over for hr. Knud Lind skal jeg henvise til det svar, der er sendt over til Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg vedrørende Sydafrika. Dette svar er indhentet i Justitsministeriet, og det tilbageviser hr. Knud Linds påstande.

Til hr. Mogens Elvensø skal jeg sige, at påstanden om benzinforsbruget ikke passer, der bliver ikke tale om et øget benzinforsbrug. Det

[Miljøministeren]

er rigtigt, at der er små biler, der ikke kan få katalysatorer, men det er ikke så mange. I virkeligheden produceres efterhånden ganske mange nye biler miljøvenligt, og det er rigtigt at sige, at de danske biler selvfølgelig bliver fordiret med katalysatorprisen, men jeg vil gøre opmærksom på, at der er en udvikling i gang på dette felt, sådan at disse forskelle vil udligne sig. Jeg tror, man kan undlade at kommentere spørgsmålet om en sammenhæng med turiststrømmen.

Hermed sluttede forhandlingen.

### Afstemning

Forslaget til folketingsbeslutning vedtoges med 82 stemmer (S, KF, SF, V, RV og KRF) mod 15 (FP og CD).

### Formanden:

Om denne vedtagelse vil der nu blive givet meddelelse til miljøministeren.

Den sidste sag på dagsordenen var:

### 9) Forespørgsel nr. F 17:

*Forespørgsel til udenrigsministeren og forsvarsministeren:*

»Hvordan agter regeringen i NATO's atomplanlægningsgruppe og andre NATO-organer at arbejde for atomnedrustning og for at forhindre ny atomoprustning som f.eks. den planlagte såkaldte modernisering af NATO's kortsækkende atomvåben?«

Af Pelle Voigt (SF) m.fl.

(Forespørgslen anmeldt 16/2 89. Fremme af forespørgslen vedtaget 22/2 89).

### Begrundelse

#### Pelle Voigt (SF):

Ikke så snart var befolkningerne i Øst- og Vesteuropa begyndt at glæde sig over det afgørende gennembrud, der var sket med INF-aftalen, der fjernede mellemdistancekerneåbnene fra europæisk område, før man i NATO begyndte at tale om det frygtelige hul, der med denne aftale var opstået i NATO's nukleare eskalationsstige.

I øjeblikket raser en voldsom debat i hele Europa om den såkaldte modernisering af NATO's kortsækkende atomvåben, og udtrykket modernisering er naturligvis noget af en vittighed, fordi det, det her drejer sig om, er at erstatte et missilsystem med et kvalitativt helt andet system, der rækker lige til kanten af, hvad der er lovligt, og væsentlig længere, end hvad der er moralsk forsvarligt i forhold til ånden i INF-aftalen.

USA og Det Forenede Kongerige presser på for at få en løsning i år. Vesttyskland kan ikke beslutte sig og prøver at trække tiden ud. Norge har udtalt sig klart og tydeligt imod en modernisering. Det har den belgiske forsvarsminister også, og i dette kor er der én meget interessant lyd: Det er, hvad man med et citat fra den amerikanske sanger Paul Simon kunne kalde: »The Sound Of Silence«. Danmarks stemme høres ikke. Det er et nyt udslag af den liste- og luskepolitik, som er karakteristisk for den måde, Danmark har ført eller ikke ført sikkerhedspolitik på, siden Det Radikale Venstre gik i regeringssamarbejde med De Konservative og Venstre.

Den 14. november 1988 vedtog Folketinget en dagsorden, der blev opfattet som en art borgfred mellem regeringen og Socialdemokratiet på det sikkerhedspolitiske felt. Og enigheidsindhold syntes udelukkende at være, at sikkerhedspolitiske diskussioner for fremtiden først og fremmest skulle foregå i Folketingets Sikkerhedspolitiske Udvalg og helst ikke have konsekvenser for regeringens politik. Men i den forbindelse lovede regeringen Folketinget, at den ikke ville medvirke til noget skridt, der indebar godkendelse af en moderniseringsbeslutning eller skridt i den retning, og at Folketingets Sikkerhedspolitiske Udvalg i god tid ville blive orienteret og modtage baggrundsmateriale fra SNU, før man gik ind i en sådan proces.

På den baggrund accepterede SF at lade en debat her i folketingssalen vente på denne dybtgående behandling, der skulle finde sted i Det Sikkerhedspolitiske Udvalg. Men samtidig sagde vi, at vi var dybt skeptiske med hensyn til, om Folketinget i praksis ville få nogen mulighed, hvis den diskussion ikke blev færdiggjort så betids, at vi kunne nå overhovedet at komme ind i processen og få vore synspunkter gjort gældende. Regeringen forsikrede, at der var