

[Miljøministeren]

anden procedure. Men man har altså faktisk overholdt procedurereglerne.

Hermed sluttede spørgsmålet.

6) Til *miljøministeren* af:

**Gert Petersen (SF):**

»På hvilke områder forbereder EF støjregulativer, som vil binde den danske regerings hænder, hvad angår yderligere bekæmpelse af støjplager?«

(Spm. nr. 1011).

Skriftlig begrundelse.

På motorcykelstøjens område er Danmark netop blevet bundet til fælles EF-bestemmelser, som umuliggør yderligere selvstændigt dansk initiativ inden for denne del af miljøpolitikken (jfr. dagbladet Information for 16. maj 1979).

Samtidig forlyder det blandt embedsmænd i Bruxelles, at nye støjområder er på vej til at blive fællesreguleret og dermed fjernet fra dansk miljølovgivnings rækkevidde.

**Miljøministeren (Ivar Nørgaard):**

Også dette spørgsmål må vist betegnes som ledende. Hr. Gert Petersen har spurgt: »På hvilke områder forbereder EF støjregulativer, som vil binde den danske regerings hænder, hvad angår yderligere bekæmpelse af støjplager?«

Jeg kan oplyse, at der for tiden er forhandlinger i Rådet om 6 direktivforslag, der skal tilnærme medlemsstaternes lovgivning om tilladelige støjniveauer. Det drejer sig om støj fra flyvemaskiner, støj fra forskelligt entreprenørmateriel samt støj fra motoriserede plæneklyppere. Derudover forbereder Kommissionen sammen med nationale eksperter direktivforslag om gravemaskiner, læssere og dozere. Direktivforslagene er fremsat dels inden for rammerne af den af Rådet vedtagne tidsplan for afskaffelse af tekniske handelshindringer og dels inden for rammerne af EFs miljøhandlingsprogram.

Direktivforslaget om støj fra subsoniske fly er en bekræftelse af de regler, der er aftalt inden for den internationale luftfartsorganisation ICAO, og direktivforslaget går videre end ICAOs regler ved at fastsætte, at ældre fly, der ikke opfylder støjnormerne,

skal udskiftes inden en bestemt dato, hvorom man endnu ikke har opnået enighed. De særlige forhold omkring den internationale lufttrafik betyder, at Danmark ikke ensidigt kan fastsætte støjgrænser for fremmede landes fly.

De øvrige direktivforslag har til formål gennem en harmonisering af det tilladelige støjniveau at fjerne tekniske handelshindringer og begrænse støjforureningen. Danmark er i vidt omfang afhængig af import af f. eks. entreprenørmateriel. Vi har derfor en interesse i vedtagelsen af disse direktiver, idet vi herigennem kan opnå, at støjniveauet fra de maskiner, der importeres, ligger på et acceptabelt plan, så behovet for efterfølgende regulering gennem f. eks. brugsbegrænsning formindskes.

Direktivforslagene indeholder bestemmelser om, at medlemsstaterne kan udstede nationale regler, der skal gælde for anvendelsen af udstyret i særlige områder. Der er således ingen begrænsning for så vidt angår yderligere bekæmpelse af støjplager, f. eks. ved krav om afskærmning eller krav om, at maskinerne kun må anvendes på visse tider af døgnet. Bestemmelserne må blot ikke være diskriminerende over for de enkelte landes producenter.

**Gert Petersen (SF):**

Jeg siger tak for et ganske udførligt svar. Jeg vil protestere imod, at jeg har anvendt en ledende vending i spørgsmålet, når der står, at det drejer sig om støjregulativer, som vil binde den danske regerings hænder. Jeg må minde om, at ministeren selv tidligere har erkendt, at Danmark ikke på nationalt plan kan skærpe støjlovgivningen omkring motorcykler i den kommende 5-årige periode, og det er naturligvis noget i den retning, der også tænkes på i denne forbindelse.

Jeg vil godt sige yderligere, at jeg forstår ikke ministerens – det er dog miljøministeren og ikke handelsministeren, jeg taler med, mener jeg – absolutte accept af den rolle, som fjernelse af tekniske handelshindringer skal have i den forbindelse. Det er jo netop ved at sætte spørgsmålet om fjernelse af tekniske handelshindringer i forgrunden, at vi vanskeliggør en selvstændig miljølovgivning på et område som dette og på andre områder, hvor vi kunne have lyst til og mulighed for at gå