

Ifølge regeringens oplysninger har Danmark fået tilsagn om, at vi uanset EFs direktiver på miljøområdet har adgang til at fastsætte mere vidtgående krav, såfremt dette kan ske, uden at der herved opstår tekniske handelshindringer eller konkurrenceforvridende forhold.

Problemet er, hvorledes begrebet tekniske handelshindringer og konkurrenceforvridning vil blive fortolket. Det vil således være ønskeligt at få oplyst, om danske miljøbestemmelser vedrørende udstødningsgasser fra personbiler, som muliggør anvendelse af svenske, japanske og amerikanske biler, men som udelukker visse biler fra fællesmarkedslandene, vil blive anset som tekniske handelshindringer og derfor underkendt.

Det vil ligeledes være af betydning at få oplyst, om en dansk bilimportør af motor-køretøjer produceret i fællesmarkedet, der ikke lever op til danske regler, vil kunne klage til EF-Kommissionen over de danske miljøbestemmelser med påstand om, at disse er konkurrenceforvridende.

Svar (20/2 86):

Miljøministeren (Chr. Christensen):

Reglerne om luftforurening fra motorkøretøjer er allerede genstand for harmonisering. Der henvises til Rådets direktiv 70/220/EØF af 20. marts 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om foranstaltninger mod luftforurening forårsaget af motorkøretøjer. Direktivet er ændret i skærpente retning flere gange, sidst i 1983. Direktivkomplekset er baseret på den nuværende traktats art. 100.

Rådet har siden juni 1984 behandlet et kommissionsforslag, som sigter på en yderligere skærpelse af disse regler. Danmark har som bekendt blokeret en skærpelse, fordi reglerne ikke findes vidtgående nok.

Det betyder, at Fællesskabets regler ikke kan forbedres i øjeblikket, og at andre medlemsstater – men også Danmark – indtil videre må holde sig til de udstødningsnormer, som allerede gælder. Andre medlemsstater og Danmark kan derfor ikke skærpe sine lovgivninger.

Dette er situationen, som den er i dag.

Det kan anses for at være en svaghed ved den nuværende traktat, at enstemmighedskravet modvirker en dynamisk tilpasning af reg-

lerne i lyset af det behov, som opstår efterhånden.

Denne svaghed har vi fra dansk side arbejdet stærkt på at få ændret med EF-pakken.

Forestiller man sig denne samme sag behandlet efter de nye regler, ville situationen være anderledes. En skærpelse ville da kunne vedtages med et kvalificeret flertal, men herudover ville de medlemsstater, f.eks. Danmark, som ønsker at stille mere vidtgående krav, kunne gøre dette, også selv om det måtte betyde, at f.eks. franske, italienske og engelske biler ikke ville kunne importeres til Danmark.

Idet der henvises til spørgsmålets begrundelse, skal jeg tilføje, at en dansk importør af et motorkøretøj, der ikke lever op til de danske miljøregler, ikke ville kunne få underkendt disse som konkurrenceforvridende. Artikel 100 A, stk. 4, har netop til formål at skabe mulighed for, at hensynet til miljø m.m. skal kunne tilsidesætte modstående hensyn.

Spørgsmål S 703:

Til **arbejdsministeren** (14/2 86) af:

Camre (S):

»I hvilket omfang har Danmark mulighed for at fastsætte højere krav til såkaldt individuelt sikkerhedsudstyr som øjenværn, ånde- og drætsværn, sikkerhedsbælter i industrien og beskyttelsesoplægning, hvis Europæisk Fælles Akt vedtages?«

Begrundelse

I medfør af Europæisk Fælles Akts bestemmelser om det indre marked skal der i de kommende år ske en harmonisering af forskelligt sikkerhedsudstyr, som anvendes til arbejderbeskyttelse.

Ifølge regeringens oplysninger har Danmark fået garanti for at kunne fastsætte strengere krav til sådant arbejderbeskyttelsesudstyr end de krav, der er gældende i medfør af EFs direktiver. Sådanne højere krav må dog ikke fastsættes, såfremt de indebærer en teknisk handelshindring. Det vil være af interesse at få oplyst, hvorledes begrebet teknisk handelshindring skal fortolkes.

Det ønskes således belyst, om det forhold, at danske producenter inden for sikkerheds-