

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,