

[Svend Åge Petersen]

med de fælles forhandlinger i EF. Det så jeg bl.a. i den nylig overståede valgkamp at vi har forskellig holdning til, men nu må man altså fra de respektive partiers side være mægtig glad for resultatet af EF-afstemningen, kan jeg forstå. Tænk, hvilke muligheder vi nu har, hvor vi kan vedtage nogle fællesregler og lægge os på det niveau, vi gerne vil. Er I ikke glade i de respektive partier?

(Kort bemærkning).

**Leif Hermann (SF):**

Jeg skal gøre det ultrakort. Det må vist være gået op for hr. Svend Åge Petersen, at det, der foreligger fra EFs side, er noget møg, og det vil vi ikke være med til. Det er den ene ting.

Den anden ting er, at det vel næppe bliver bedre, fordi vi nu får nye regler inden for EF-området. Det beror fuldstændig på, hvordan man vil forstå de regler, og hvilke produktioner Danmark eventuelt påtænker inden for bilområdet. Det er det, der er problemet, og det vender vi nok tilbage til på et eller andet tidspunkt i miljødvalget, når vi skal til at se på det som minimumsdirektiver.

(Kort bemærkning).

**Camre (S):**

Jo, vi er glade for adgangen til at gennemføre minimumsdirektiver på disse områder, hvis – og jeg understreger hvis – de så ikke bliver underkendt som værende i strid med princippet om den frie varehandel over grænserne, og det er der jo en ikke ringe risiko for.

Jeg synes, det er en besynderlig indstilling at have, at man siger: vi går ind for gennemførelsen af internationale regler – punktum. Det må dog afhænge noget af, hvad disse regler indeholder. Ingen af os kan da være interesseret i at stoppe et fornuftigt arbejde med et ganske mangelfuldt grundlag, som det direktivudkast var. Ved at sige nej fremmer vi en udvikling henimod et stærkere direktivudkast og dermed strengere regler. Hvorfor i alverden skulle vi dog bruge tid, papir og bureaukrati i EF på at vedtage et direktivudkast, som for de allerfleste bilers vedkommende er totalt nytteløst, fordi de i forvejen fra bilfabrikanternes side er produ-

ceret sådan, at de ikke har nogen problemer overhovedet med at overholde det?

Jeg kan betro hr. Svend Åge Petersen, at jeg spurgte cheffingeniøren for forureningsudviklingsteknologi hos Opel Werke, da jeg for nylig havde lejlighed til at møde ham på teknologisk institut, om, hvad der egentlig var baggrunden for, at man fra et så avanceret foretagende som Opel var tilfreds med dette direktiv.

Han sagde: vi er såmænd ikke tilfredse, vi er faktisk på det plan ligeglade, for vi kan godt lave biler til det amerikanske marked. Vi vil bare gerne have, at der bliver nogle standarder, som er rimelig høje, således at bilbranchen ikke bliver lagt for had. Men det er jo ikke det, der tæller, sagde han. Det, der tæller, er, at nogle bilfabrikker laver nogle biler, der er underlødige, og som ikke kan leve op til nogle højere krav, og de ser sig stillet i en markeds-mæssigt meget dårlig situation, hvis kravene forøges, så det er af hensyn til noget økonomisk og ikke til miljøbeskyttelsen, at dette middelmådige direktiv er kommet til veje.

Hermed sluttede forhandlingen.

### *Afstemning*

Forslagets overgang til anden (sidste) behandling vedtoges uden afstemning.

**Anden næstformand (Povl Brøndsted):**

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til miljø- og planlægningsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

### **5) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 131:**

*Forslag til folketingsbeslutning om beskyttelse af tjenestemænd mod uansøgt afskedigelse.*

Af Carsten Andersen (SF) m.fl.  
(Fremsat 3/4 86).

Forslaget sattes til forhandling.