

[Margrete Auken]

politiken inte mera vore det som är viktigast; viktigare vore en nordisk harmonisering gentemot EG och ett förenhetligande av de nordiska ståndpunkterna så att de nordiska länderna som inte är medlemmer av EG kan uppträda gemensamt och med större vikt i de förhandlingar som kommer att föras med EG«.

Det kunne ligne en fremragende strategi for at sikre en samordnet nordisk politik, som vil gøre Danmark til en magtfuld repræsentant for 5 nordiske lande i EF. Som det fremgår af den finske repræsentants indlæg, er det en strategi, der er i de øvrige nordiske landes interesse. Men på mødet i Helsingør, hvor den danske minister ikke var til stede, gjorde hans stedfortræder, kontorchef Erling Christensen, opmærksom på, at dette ikke var vedtaget i Danmark, uden dog at sige hvad der så var de danske planer.

Svar (25/11 86):

Ministeren for offentlige arbejder (Nør Christensen):

I den redegørelse, som den finske repræsentant på mødet i Helsingør gav på Ministerrådets vegne, blev det fremhævet, at den udvikling, der finder sted i EF på transportområdet, har stor betydning også for de lande, som ikke er medlemmer af Fællesskabet, og at dette aspekt derfor også er afgørende i debatten omkring harmoniseringen af de nordiske landes transportpolitik.

Der blev derfor også i redegørelsen lagt vægt på, at de nordiske lande, der står uden for EF, vil have fordel af at koordinere deres synspunkter og forhandlingar på dette område. Samtidig indeholdt redegørelsen et udtryk for en forhåbning fra de øvrige nordiske landes side om, at Danmark kan formidle information og også i øvrigt fungere som formidler i disse spørgsmål.

Disse betragtninger kan jeg naturligvis tilslutte mig, og der er intet i de bemærkninger, der blev fremsat af den danske repræsentant på mødet, der er i modstrid hermed.

Den danske repræsentant på mødet gjorde indsigelse mod en fejlagtig fortolkning af redegørelsen, som kom til udtryk i et indlæg fra spørgerens side, nemlig at der nu skulle være indgået en aftale om, at de nordiske lande over for EF optræder som en samlet blok på transportområdet. Det er klart, at

Danmark som eneste EF-land indtager en central placering, og at vi, ud over at fungere som formidler af informationer om EF, vil arbejde for det bedst mulige samarbejde mellem EF og Norden. En formaliseret aftale om, at Danmark på forhånd skal koordinere sin EF-politik på transportområdet med de andre nordiske lande, kan imidlertid ikke komme på tale.

Spm. nr. S 263

Til *miljøministeren* (17/10 86) af:

Margrete Auken (SF):

»Mener ministeren, at det er fagligt korrekt og miljømæssigt forsvarligt at tillade udledning af ammoniak til Kattegat i mængder og koncentrationer, der er 3 gange større end dem, der er fastlagt af amtet og Miljøstyrelsen, når forureningssituationen i Kattegat, hensynet til fiskeriet samt det forhold, at der ifølge firmaet H. Lundbeck selv er alternativer til udledning, tages med i overvejelserne, og er der nu lavet en belastningsopgørelse, som af Vandkvalitetsinstituttet anses for at være grundlaget for en vurdering af langtids-effekterne?«

Begrundelse

Der henvises til Miljøankenævnets afgørelse den 22. september 1986 af en påklage fra H. Lundbeck af Miljøstyrelsens afgørelse af 17. juli 1985. Miljøstyrelsens afgørelse er et resultat af en påklage fra virksomheden og en række fiskeri- og miljøorganisationer af Vestsjællands Amts godkendelse af 19. juli 1984.

Vestsjællands Amt og Miljøstyrelsen har samstemmende fundet, at middelkoncentrationen af ammoniak pr. døgn i gennemsnit ikke må overstige 50 mg/l (svarende til en årlig mængde på maksimalt 7,3 tons ammoniak). Miljøankenævnet har i afgørelsen den 22. september 1986 imødekommet Lundbecks ønske om at udlede 150 mg/l (årstotal på næsten 22 tons ammoniak).

Lundbeck bad under Miljøankenævnets sagsbehandling om, at sagen blev fremskynnet, »da beholderkapaciteten er tæt på at være udnyttet, og da aflevering til Kommunekemi derefter er eneste løsning« (brev af 16. april 1986).