

forkastedes, idet 38 (S) stemte for, 84 (KF, V, SF, CD, KRF, FP og VS) imod; 9 (RV) stemte hverken for eller imod.

Forslag om motiveret dagsorden nr. D 40 af Pelle Voigt (SF) (se foran)

forkastedes, idet 31 (SF, RV og VS) stemte for, 100 (S, KF, V, CD, KRF og FP) imod.

Forslag om motiveret dagsorden nr. D 42 af Albrechtsen (VS) (se foran)

forkastedes, idet 22 (SF og VS) stemte for, 101 (S, KF, V, CD, KRF og FP) imod; 8 (RV) stemte hverken for eller imod.

Hermed sluttede forespørgslen.

Den næste sag på dagsordenen var:

8) Første behandling af lovforslag nr. L 213:

Forslag til lov om tillægsbevilling for finansåret 1986.

Af finansministeren (Palle Simonsen).
(Fremsat 11/3 87).

Lovforslaget sættes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling
vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til finansudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

9) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 106:

Forslag til folketingsbeslutning om offentlige indkøb af miljøvenlige køretøjer.

Af Tinning (VS) og Gade (SF) m.fl.
(Fremsat 29/1 87).

Forslaget sættes til forhandling.

Forhandling

Finansministeren (Palle Simonsen):

Sigtet med beslutningsforslaget er at nedbringe forureningen fra bilernes udstødning. Regeringen er, som det også har været understreget flere gange tidligere, helt enig med forslagsstillerne i sigtet, og jeg kan i den forbindelse henvise til de bestræbelser, der udfoldes for at få de meget strenge amerikanske grænser for bilernes forurening indført i De Europæiske Fællesskaber.

Endvidere kan jeg henvise til, at regeringen har iværksat et tværministerielt arbejde til belysning af de problemer, som miljøspørgsmålet rejser, og med den opgave at komme med forslag til konkrete initiativer på området. Der vil snarest, kan jeg sige, tilgå miljø- og planlægningsudvalget en redegørelse herom.

Hvad angår det konkrete forslag, ønsker forslagsstillerne jo, at regeringen skal udforme administrative bestemmelser for kommunernes og visse selvejende institutioners indkøb af køretøjer. Det kan ikke lade sig gøre uden ny lovgivning, og regeringen er imod, at man skulle gennemføre en sådan lovgivning.

Hvad angår den statslige sektor, er vi som sagt enige i sigtet, men ikke i, hvilke midler der bør tages i anvendelse. Det er regeringens holdning, at man skal undgå administrativt u hensigtsmæssige og centralistiske omkostningskrævende løsninger, hvor de samme mål kan nås ad frivillighedens vej, f.eks. understøttet af en vejledning og etablering af statslige indkøbsaftaler. Dette er i øvrigt også det generelle princip i den samlede statslige indkøbspolitik.

Den statslige bilpark er kendetegnet ved, at der er meget store forskelle i dens sammensætning fra ministerområde til ministerområde og fra den ene myndighed til den anden. Flere myndigheder har et klart behov for specialkøretøjer, som skal kunne leve op til helt bestemte funktionskrav for at kunne klare de opgaver, som de er sat til at varetage. Forskelligheden i de enkelte myndigheds behov gør, at det vil være yderst problematisk at fravige princippet om decentral beslutningstagen og dispositionsret.

Et ubetinget krav om miljøvenlige køretøjer kan derfor ikke imødekommes fuldt ud, uden at andre væsentlige samfundshensyn