

[Ivar Nørgaard]

Så vidt vi kan skønne, vil man rejse en sag for EF-Domstolen, hvis vi gennemfører – når vi gennemfører – disse nationale ordninger, og det bliver så Domstolen, der kommer til at afgøre, om der skulle være tale om vilkårlig forskelsbehandling, hvad vi jo alle sammen går ud fra at der ikke er.

Men jeg vil gerne spørge den fungerende miljøminister, hvor langt regeringen er kommet i denne sag. Der er jo et klart flertal i Folketinget for, hvordan dansk særlovgivning skal se ud, så vi mener ikke, at der er nogen grund til at nøle.

Hvad angår de små biler, hvilket vil sige biler med motorstørrelse på under 1,4 liter, har Kommissionen nu foreslået, at grænseværdierne bliver identiske med de grænseværdier, flertallet i Ministerrådet har fastsat for de store og mellemstore biler. Det finder vi utilfredsstillende, og vi kan tilslutte os Miljøstyrelsens opfattelse, at udslippet fra den enkelte bil under danske kørselsforhold med det foreliggende forslag kun vil blive reduceret med halvdelen af det, en indførelse af de amerikanske normer ville medføre.

Som det også fremgår af Miljøministerens redegørelse, er det teknisk muligt at producere små biler, altså biler med motorer på under 1,4 liter, der lever op til de amerikanske normer. I Schweiz og Østrig blev disse normer indført sidste år, og der udbydes et stort antal modeller af små biler, som opfylder de amerikanske normer.

Under Markedsudvalgets besøg i Bruxelles i sidste uge fik vi det indtryk, at der denne gang skulle være større mulighed for, at EF-Parlamentet vil lægge sig på linje med de danske synspunkter, og også for, at Vesttyskland, Holland og Grækenland vil være enige med os. Hvis de nævnte fire lande alle kan blive enige om at ville indføre de amerikanske normer, vil det lægge et væsentligt pres på Frankrig og England, som er de fodslæbende i dette spørgsmål. Hvis de amerikanske normer bliver gældende i de nordiske lande, i Schweiz og i Østrig samt i Vesttyskland, Holland og Grækenland, vil dette store marked uden tvivl være så tillokkende, at bilfabrikanterne i Frankrig og England vil overvinde deres modvilje.

Også her vil jeg gerne spørge, hvor langt regeringen er kommet med at forberede vor taktik i denne sag. Er man i gang med underhåndsforhandlinger med de progressive EF-med-

lemslande, altså dem, der vil anvende de amerikanske normer? Det er vigtigt, at Danmark som EF-land går i spidsen, og vi vil derfor stærkt anbefale regeringen at fremskynde udarbejdelsen af de to forslag, der følger de amerikanske normer for alle biltyper uanset størrelse.

**Svend Åge Petersen (KF):**

På dette område, hvor der er tale om forurening fra bilerne, har vi som danskere en meget tydelig fordel ved at være medlemmer af det europæiske samarbejde i EF. Luftforurening, også luftforurening fra bilerne, er grænseoverskridende, og netop derfor er det vigtigt, at alle landene i fællesskab er positivt indstillet over for at medvirke til at begrænse forureningen.

Hvad ville det eksempelvis nytte, hvis lille Danmark var alene om at nedbringe forureningen? Det ville næppe give målelige forbedringer af luftforureningen i Danmark.

På samme måde vil det her i Danmark ikke give særlige forbedringer, hvis vi i vores forureningsbekæmpende indsats går milevidt foran de andre og langt større lande i EF. Det vil måske tværtimod give dårligere internationalt samarbejde, og det vil være til skade for den fælles indsats imod den grænseoverskridende forurening.

I stedet for at gå milevidt foran skal vi være med i førergruppen af nationer i EF, når talen er om forurening og selvfølgelig også om forurening fra vore biler.

Derfor er vi tilfredse med, at der ved mødet forleden i EF var flere andre lande, der som Danmark ikke kunne gå ind for forslaget til Rådets direktiv. Vesttyskland, Holland, Grækenland og Portugal mente sammen med Danmark, at forslaget ikke var godt nok, med andre ord ikke giver de ønskede miljømæssige forbedringer.

Det er væsentligt for Det Konservative Folkeparti at fremhæve, at vi også fremover taler om krav vedrørende bilernes forurening og ikke forfalder til kun at tale om katalysatorer af den ene eller anden slags. Det er vigtigt, fordi der i bilindustrien forskes og udvikles på livet løs for at finde frem til andre teknikker, der kan begrænse bilforureningen uden alle de ulemper, som katalysatorteknikken medfører.

Her vil jeg blot fremhæve, at defekte katalysatorsystemer giver mere forurening end biler helt uden katalysatorer, samt – og det synes vi