

[Niels Anker Kofoed]

den gamle procedure valgte alt eller intet. Vi sagde nej til Kommissionens forslag, og Rådet kunne ikke vedtage det, og derfor skete der ikke noget i et par år.

Det kan vi selvfølgelig alt efter temperament sige at vi er godt tilfredse med, og det er en hæderlig indsats, men ifølge forslaget og de tal, der er oplyst fra Kommissionen, har det altså betydning, at vi har været medansvarlige for, at halvanden million tons kvælstofilter er blevet pumpet ud i luften i tiden efter vores vedtagelse. Man kan så sige, at det er nok det værd, for nu kommer der noget, som er endnu bedre, men jeg kan bare sige, at det er konsekvensen af den politik, som vi har ført.

Men tilbage til den situation, vi har i dag. Umiddelbart synes jeg ud fra en saglig vurdering, at det ikke er noget helt ringe forslag, man har lavet fra Kommissionens side. Jeg kan vende tilbage til, hvorfor man så har en anden holdning her.

Jeg undres lidt over, hvorfor vi i Danmark tager det kolossalt skråsikre standpunkt, at de amerikanske normer er absolut bedre end dem, man kan blive enig om på europæisk plan. Det er én ting; en anden ting er, om det nu er rigtigt ud fra et dansk synspunkt, at vi tager særstandpunkt og er ligeglade med de andre landes argumenter, for vores suverænitet rækker ikke ind i de andre medlemslande i EF.

Vi skulle da vel også kunne acceptere argumentet om, at bilindustrien skal have tid til at vende udviklingen, men på det område er vi ubøjelige.

Et andet område, som hr. Gade også var inde på, er luftforurening fra kraftværkerne, hvor vi tog det standpunkt, at vi godt vil være med, men skal vente, til den danske teknik er udviklet, så vi kan bruge den til at begrænse forureningen. Det standpunkt har vi ikke accepteret for de andre lande, at deres bilindustri skulle have lov til at udvikle sig, så de kunne leve op til de nye normer. I stedet argumenterer vi med, at vi kan fremme importen af biler fra Japan og Korea. Det er selvfølgelig også en form for solidaritet hos dem, der især påberåber sig at være såkaldte arbejderpartier, men det er så en anden ting.

Hvis jeg nu går tilbage til emnet igen, vil jeg spekulere på, om man aldrig må tage økonomiske betragtninger med i miljøspørgsmål. Det er vel ikke helt ligegyldigt, om disse normer koster

måske 15.000 kr. mere pr. bil. Nogle siger, at det kun er 7.000 kr., men mellem 7.000 kr. og 15.000 kr., alt efter hvor langt man vil køre det ud, og så plus ekstra driftsomkostninger. Er det ligegyldigt at gøre de betragtninger? Og en anden ting: Vi bruger ekstra energi med den teknik; det må vi også tage med i betragtning.

Er det så relevant for danske forhold, hvor forureningsproblemet måske ikke er nær så stort, som det er i Ruhr-området? For hvad sker der med de her ting? Uanset hvordan vi betragter det, så vender det den tunge ende nedad. Det er dem, der bor i landdistrikterne, i tyndt-befolkede områder, og som har mindre indkomst, der kører med de gamle biler, det er dem, der skal betale. De, der bor i centrene og har kollektiv trafik med støtte både her og dér, slipper. Det er også noget, vi skal tage med i betragtning, når vi er så skråsikre.

Det sidste spørgsmål, jeg er sådan lidt usikker over for, er, at så vidt jeg forstår, er der ingen dieselmotorer i Europa, der er i stand til at opfylde de stockholmske krav eller de amerikanske krav.

Jeg har læst, at Mercedes, som er den fornemste fabrik for dieselmotorer, ikke har en teknik, der opfylder disse krav til de mindre biler. Vil det sige, at vi skal forbyde importen af dieselvogne, når det her træder i kraft? Hvad så med de 8.000 busser plus lastbiler plus fiskerbåde plus traktorer, skal de undtages, eller skal de leve op til de nye normer? Jeg synes, det vil være godt at få lidt mere klarhed over de her ting, og jeg synes, at man måske også godt kan drage de økonomiske aspekter med ind i spillet. Uanset hvad vi gør, bliver det dyrere, og de, der har færrest penge, er dem, der rammes hårdest.

Men ellers synes jeg, det er godt, at vi nu har et fællesskab, hvor vi kan samarbejde, og så må vi selvfølgelig erkende, at vi ikke alle kan få vores ønsker opfyldt, men det hører også med til demokratiets vilkår.

(Kort bemærkning).

**Gade (SF):**

Jeg vil godt spørge hr. Niels Anker Kofoed om, hvor han har de tal fra, som han nævnte om økonomien. Han var helt oppe på 15.000 kr., som det kunne være fordyrende med for biler, og det er sådan set for, at det tal ikke skal svæve i luften, at jeg rejser spørgsmålet over for hr. Niels Anker Kofoed.