

[Gade]

Er vi ikke enige om de tal, vi har fra Miljøstyrelsen: at importprisen pr. bil øges med mellem 5.000 og 6.000 kr.? Så synes jeg, det er lidt mærkeligt at stå og tale om helt andre tal her. Det er det, som bilerne bliver dyrere ved importen; resten er jo politiske beslutninger, hvis de skal være endnu dyrere. Men det, en bil bliver dyrere ved importen, er altså 5.000–6.000 kr., så vi skal ikke prøve at bilde nogen ind, at det er et større beløb.

(Kort bemærkning).

**Niels Anker Kofoed (V):**

Hr. Gade har selvfølgelig ret i, at hvis vi ikke havde nogen afgifter på, lå det et sted mellem 5.000 og 7.000 kr., men der er ikke truffet nogen som helst beslutning om, at afgifterne skal lempe, og hvordan vil man lempe afgifterne, når det er indbygget i bilen?

Og jeg kender regeringens opfattelse af afgifter; det er meget sjældent, at de frivilligt går med til at nedsætte en afgift. Hvis pengene er inden for rækkevidde, plejer de at snuppe dem med. Så jeg forudser bare, at det bliver dyrere. Det er rigtigt med en ren importpris på ca. 5.000–7.000 kr., men med afgiften på skal det nok blive omkring 15.000 kr. Men det bliver dyrere i drift.

**Niels Helveg Petersen (RV):**

Folketinget behandler jo i dag efter den aftalte, nye procedure tre meget vigtige EF-direktivforslag fra Kommissionen. Vi behandler dem på et tidspunkt, hvor de nys er fremsat; de er – om man vil – varme, lige fra ovnen, og for nogle af forslagernes vedkommende er det jo endnu noget uklart, hvordan det videre forløb skal blive.

Jeg synes, det er godt, at vi på et tidligt tidspunkt af sådanne sagers behandling får mulighed for en principiel meningsudveksling om disse forslag.

Bilforslaget, som vi behandler i dag, kompliceres meget af, at der er både en gammel og en ny sag. Den gamle sag, hvis man må kalde den det, er den danske modstand imod det direktivforslag, som er vedtaget, og hvor Danmark med Det Radikale Venstres fulde tilslutning har erklæret, at vi ønsker at iværksætte strengere normer end dem, der er indeholdt i EF-direktivet.

Den praktiske udmøntning af det vil komme senere, men på det principielle plan er det jo

indlysende, at Danmark har ret til at gennemføre strengere normer. Vi kommer senere tilbage til beslutninger herom.

Jeg vil dog i forbindelse med det, der vender bagud, alt det gamle, gøre den bemærkning til både hr. Svend Åge Petersen og hr. Gade, at mens jeg synes, at Danmark har gjort det rigtige i denne sag – og Det Radikale Venstre har tilsluttet sig det – synes jeg ikke, man skal overvurdere, hvad det har betydet for den europæiske miljøpolitik i positiv eller negativ retning; det tror jeg ikke det kan bære. Det, der sker ude i Europa, er jo, at nogle af de lande, der har den største biltæthed, oplever meget store gener af biltætheden, og der er en meget levende folkelig debat i disse lande – som ikke har ret meget at gøre med konflikten mellem Det Konservative Folkeparti og SF, men som har noget med skovdød at gøre – og stærke folkelige kræfter, der arbejder for, at bilerne skal være et renere instrument i vores hverdag.

Den nye sag er så, at Kommissionen nu fremlægger forslag om, hvad der skal være gældende for de små biler. Jeg må erklære mig enig med dem, der tidligere har talt for, at det forslag, Kommissionen har fremsat, ikke for en umiddelbar betragtning er tilfredsstillende. Det vil ikke føre til et rensningsniveau på højde med det bedste, man kender i USA, og som man efter oplysningerne fra miljøministeren kender i flere europæiske lande, f.eks. Schweiz og Østrig.

Det synes jeg er et meget afgørende argument. Der kører altså faktisk i dag små biler rundt i andre lande, der lever op til højere rensningskrav end dem, som Kommissionen her foreslår. Udgangspunktet for det danske arbejde med dette forslag i det videre forløb bør efter radikal opfattelse være, at vi skal tilstræbe det højeste teknisk mulige niveau og skele til de lande, som er nået længst i deres vedtagelser. Det vil være vores udgangspunkt i det videre forløb i denne sag, og jeg håber så på, at det vil være muligt – hvad der heldigvis er meget der tyder på – at få betydelig tilslutning andre steder end i Danmark til dette grundsyn.

**Annette Just (FP):**

Her står vi med et forslag til at dæmpe udstødningsgasserne fra disse små eksplosionsmotorer, men kan det nytte noget, at vi i Danmark siger: Næh, nu skal vi have det endnu