

[Preben Møller Hansen]

Jeg er selvfølgelig opmærksom på, at man kan fortsætte det, som vi selv ønsker, og afprøve sagen ved Domstolen, men det, der står tilbage, er, at det nu er andre udenlandske kræfter, der træffer beslutning om det danske folks nutid og fremtid.

I Fælles Kurs lægger vi ikke skjul på, at det for os er en skuffelse at overvære den diskussion, vi i dag har overværet, hvor alle, herunder også SF, som vi ellers troede vi havde på vores side, er tilhængere af dansk medlemskab af EF. Der var selvfølgelig de borgerlige politikere, der skamroste SF, fordi de nu tonede rent flag, og det kan jeg godt forstå de borgerlige gør, idet det er vigtigt for befolkningen at vide, at SF også på det område har slået en kolbøtte på 180 grader.

Der er andre, der har ment for ligesom at fremhæve Danmark som et eksempel, at det er rart, vi nu er i et fællesskab, hvor vi kan prøve at nå til samme målsætning. Det tager måske nogle år, men guleroden for næsen – og man travler lystigt derudad.

Jamen til dem, der har den holdning, vil jeg gerne sige, at vi jo er i et fællesskab. Vi er tilsluttet De Forenede Nationer, og De Forenede Nationer har en lang række organisationer, hvor vi er i et fællesskab med samtlige verdens nationer. Her kan vi jo fremlægge de ting, vi mener er overordentlig vigtige for befolkningerne overalt på Jorden, nemlig en beskyttelse af vores miljø. Derfor er det ingenlunde noget fornuftigt argument at sige, at vi nu er i et fællesskab, hvor vi kan formå andre til også at skabe et fornuftigt miljø.

Det havde alligevel været bedre, hvis vi havde været ude af EF. Så behøvede vi ikke at skulle trække på de andre, så kunne vi selvstændigt træffe vores egne beslutninger, men det er ikke det, man er villig til i Folketinget.

Der har også været en del fremme om, at det ville blive dyrere, hvis vi gjorde noget sådant. Ja, det kan da godt være, men det er da Folketinget, der må afgøre, om det skal få indflydelse på befolkningens økonomi. Det kan godt være, at det er dyrere at omstille produktionen af biler og traktorer og andet, men der er altså lagt afgifter på alle disse produkter af dette Folketing, og dem kunne man jo passende lade falde, således at det ikke blev dyrere for befolkningen.

Miljøministeren (Kofod-Svendsen, fg.):

Det foreliggende forslag vedrørende luftforurening fra biler med motorstørrelser under 1,4 l har en lang forhistorie.

Diskussionen om begrænsning af bilernes luftforurening tog rigtig fart inden for EF i begyndelsen af 1980'erne, da det blev klart, at bilerne ikke kun udgjorde en forureningstrussel i byerne, men også bidrog til den omsiggribende skovdød.

Som det vil være Tinget bekendt, var der delte meninger blandt medlemslandene om, hvor meget luftforureningen skulle begrænses. Danmark argumenterede fra starten sammen med især Vesttyskland og Holland for, at de fremtidige EF-normer skulle svare til de amerikanske normer.

Andre lande fandt, at dette var for vidtgående, og i 1985 endte det med et kompromisforslag, som lå et sted mellem de nuværende EF-normer og de amerikanske normer.

Danmark fandt dette utilstrækkeligt og blokerede indtil EF-pakkens ikrafttræden i 1987 for forslaget vedtagelse. Den 3. december 1987 blev forslaget imidlertid vedtaget med kvalificeret flertal mod Danmarks stemme. I det forslag, som blev vedtaget, indgik kun en meget beskedent reduktion af de eksisterende grænseværdier for biler med motorstørrelser under 1,4 l. Baggrunden var, at man var noget usikker over for de tekniske muligheder og økonomiske konsekvenser specielt for denne gruppe. Det blev derfor overladt til Kommissionen at undersøge disse forhold nærmere og fremkomme med et forslag til de fremtidige grænseværdier inden udgangen af 1987.

Tidsterminerne er lagt fast i det vedtagne direktiv. Ved typegodkendelser skal de nye grænseværdier træde i kraft 1. oktober 1992, og de enkelte lande kan – ikke skal – indføre kravene nationalt ved første registrering af nye køretøjer fra 1. oktober 1993.

De fremtidige krav til små biler er af væsentlig betydning for Danmark, idet ca. halvdelen af den danske bilpark udgøres af denne kategori.

Kommissionen har foreslået, at de fremtidige krav for små biler bliver identiske med de krav, der er vedtaget for mellemstore biler. Efter dansk opfattelse vil dette medføre en reduktion af udslippet af kvælstofoxider med 30–40 pct. Til sammenligning ville de amerikanske