

[Knud Lind]

en konsekvens af dette beslutningsforslag og af, at dette ændringsforslag ikke bliver vedtaget, og af lovforslag nr. L 135, der jo er afledt af nr. B 28, ganske enkelt siger, at det er ulovlig statsstøtte. Hvis ikke dette ændringsforslag vedtages, må man regne med, at EF vil rejse sag ved Domstolen mod Danmark. Jeg vil godt spørge ministeren, hvad der vil ske, hvis denne domstol nu skulle dømme Danmark for teknisk handelshindring eller ulovlig statsstøtte m.v. som følge af dette helt forføjede beslutningsforslag.

Jeg vil også godt spørge ministeren: Hvordan går det med de stakkels mennesker, der ifølge dette beslutningsforslag, hvis vi ikke vedtager ændringsforslaget, skal køre med katalysatorer efter USA-normer? Det har ministeren ikke svaret på på noget tidspunkt, hverken ved den ene eller ved den anden lejlighed, selv om ministeren har haft lang tid til at overveje svaret.

Jeg vil håbe, at vi får et svar her, når vi behandler dette ændringsforslag, for det er ret vigtigt, at man, inden man stemmer ja eller nej til dette ændringsforslag, får ministerens svar.

Lis Noer Holmberg (CD):

Jeg vil sige til ministeren, at det da er klart, at det går langsommere i Danmark med udskiftningen af bilparken. Det kan enhver sige sig selv med de afgifter, der er på biler her i landet. Det ved miljøministeren også godt, men måske vil miljøministeren være med til at nedsætte afgifterne på nye biler? Så kunne det være, at det gik hurtigere.

Miljøministeren (Lone Dybkjær):

Til hr. Knud Lind vil jeg sige, at der ikke er tale om statsstøtte på nogen facon. Nej, det er der ikke. Jeg ved ikke, hvordan hr. Knud Lind kan få en ikkeafgift til direkte at blive statsstøttet. Det er åbenbart en særlig tankegang, Fremskridtspartiet har.

Det andet er, at der ikke er tale om tekniske handelshindringer. Jeg vil derfor ikke beskæftige mig med de hypoteser, hr. Knud Lind fremsætter.

Til fru Lis Noer Holmberg vil jeg sige: Nej, vi ønsker ikke at være med til at nedsætte registreringsafgiften på biler. Jeg sagde, at jeg godt er klar over, at der ville være nogle miljømæssige fordele ved en udskiftning af biler snævert set.

Til gengæld ville vi få en masse problemer med alle de gamle biler, som skulle skaffes væk, og vi ville i øvrigt få en lang række andre økonomiske problemer. Det er den afvejning, der foregår, og derfor vælger vi katalysatorløsningen, som er en god og sund måde at løse miljøproblemer på.

(Kort bemærkning).

Knud Lind (FP):

Ministeren kunne få svar på det spørgsmål, som ministeren besvarer uden at have dokumentation for det, uden at have forelagt sagen i EF. Vi kunne jo afbryde forhandlingerne, og så kunne vi forelægge beslutningsforslag nr. B 28 og lovforslag nr. L 135 for EF-Kommissionen og spørge den. Det var det, ministeren burde have gjort, inden ministeren tog stilling her i folketingsalen og i særdeleshed til dette ændringsforslag. Det har ministeren ikke ønsket, for ministeren kender godt det svar, der vil komme, og dette svar passer ikke ind i ministerens kram. Derfor har ministeren ikke spurgt EF, hvad Holland har gjort.

Hermed sluttede forhandlingen om ændringsforslaget.

Afstemning

Ændringsforslaget

forkastedes, idet 16 stemte for, 83 imod.

Forslaget som helhed sattes derefter til forhandling.

Forhandling

Gade (SF):

Når vi nu vedtager dette forslag, er SF meget tilfreds med det. Vi ville gerne have kunnet sætte det i kraft i hvert fald et år før. Men vi er glade for, at vi får vedtaget det, og at der er vilje og stor opbakning i Folketinget til at udnytte miljøgarantien i denne sag.

Jeg vil gå lidt tilbage historisk og sige, at det har været noget af en lang og sej kamp her i Folketinget. Jeg kan huske, dengang det såkaldte grønne flertal på møde efter møde måtte overtale den daværende regering til at gå ind for dette synspunkt. Og endnu mere tilfredsstillende er det, at det synspunkt i dag deles af et overvældende stort flertal i det danske Folketing.