



Digitaliseret af / Digitised by

DET KONGELIGE BIBLIOTEK
THE ROYAL LIBRARY

København / Copenhagen

Titel: Plads til livet

Ophav:

Ressourcetype:

Ressourcetype:

Oprindelsesdato: 1988

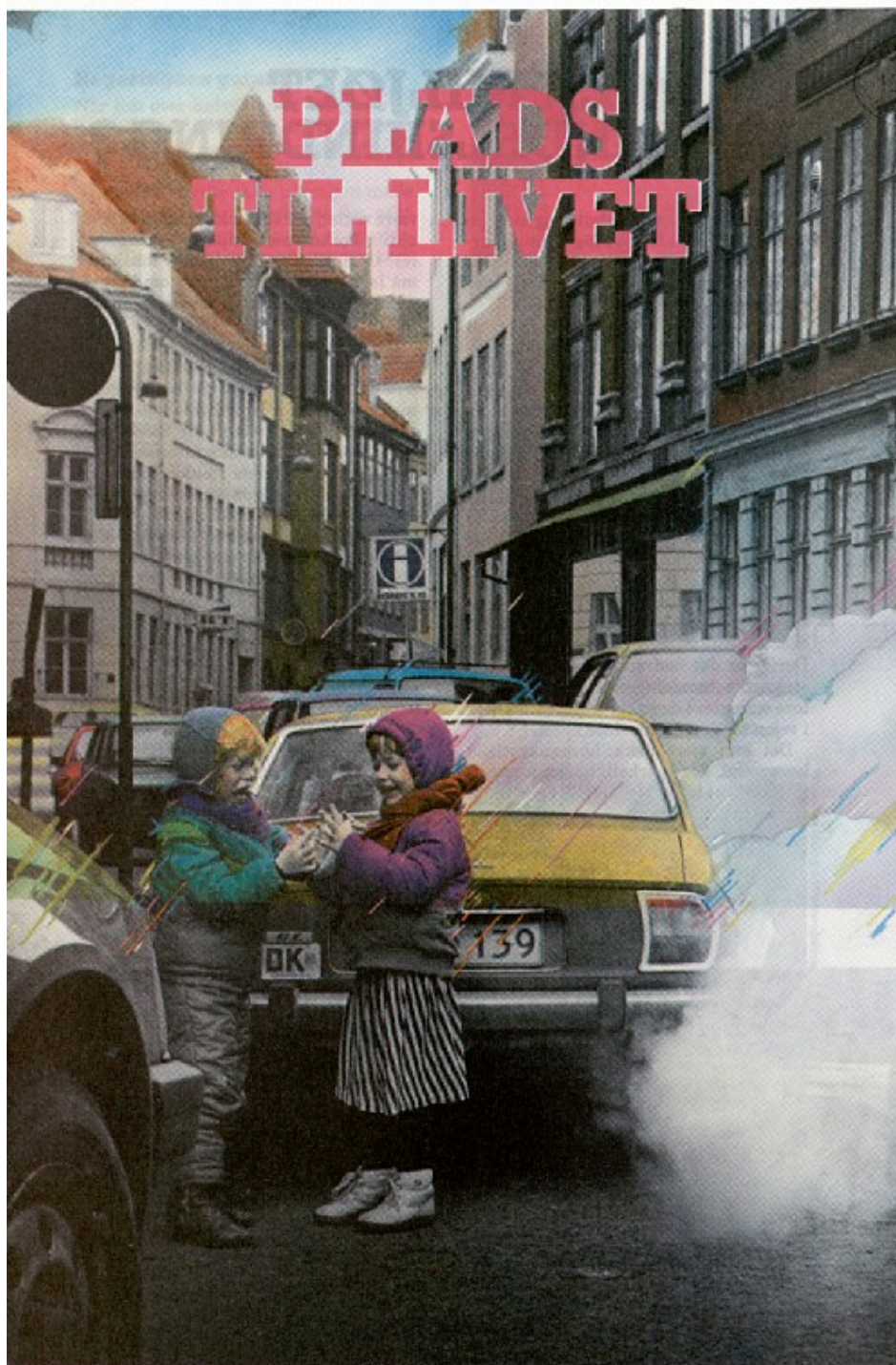
Emne:Partiprogram, partiprogrammer, program

Opstilling: DA-småtryk. Politik 8

Relateret:

Relateret:

Copyright: Billedet er muligvis beskyttet af loven om ophavsret



Skal vi følge EF - eller den sunde fornuft

ER MILJØET EN HANDELSHINDRING?

- Kan Danmark opretholde og skærpe sin selvstændige lovgivning om miljø, arbejdsmiljø og forbruger-beskyttelse? Eller bliver vi tvunget til at følge nogle ofte betydeligt ringere fælles EF-regler?

Det var et centralt spørgsmål op til folkeafstemningen om den såkaldte EF-pakke i 1986. For med EF-pakken bortfaldt det traktatsikrede krav om enstemmighed i alle sager i EF's besluttende organ, Ministerrådet. Tidligere kunne selv et lille land som Danmark blokere enhver beslutning, som vi f.eks. anså som skadelig for mennesker og miljø. Nu er der indført flertals-afstemning på de fleste områder. Her har Danmark 3 af 76 stemmer. Der skal mindst 23 stemmer til at hindre en ny EF-lov.

Og et hovedmål med EF-pakken er at skabe et åbent indre marked. Varene skal frit kunne passere over grænserne. Derfor er det nødvendigt at fjerne alle »tekniske handels-hindringer«. Det er love og regler i de enkelte lande, der står i vejen for den grænseløse handel.

Det kan være f.eks. bureaukratiske benspænd, der i virkeligheden kun har til formål at beskytte landets egen industri imod konkurrence. Men det kan også

være regler, der skal sikre mennesker og natur. Forbud mod import af farlige varer. Grænser for hvor meget maskiner må larme og forurene. Krav om klar og redelig deklaration og advarsels-mærkning.

Netop Danmark har flere af den slags regler end noget andet EF-land. Vi har tradition for at prioritere hensynet til mennesker og miljø ganske højt. I modsætning til især de store EF-lande, hvor de erhvervs-økonomiske interesser som regel kommer i første række. Derfor opfatter de andre ofte de danske regler som »tekniske handels-hindringer«.

Det er en klassisk konflikt, som efter EF-pakken er blevet uhyggeligt aktuel. Nu hvor vi ikke længere har den traktatsikrede ret til at sige nej.

Før folkeafstemningen om EF-pakken i 1986 gav regeringen en klar garanti: Danmark kan fortsat føre en selvstændig miljø-politik. Nu skal garantien stå sin prøve.



Foto: Ann Melngren/Verdensbilleder

Regeringens garanti

Når lidt over halvdelen af vælgerne alligevel turde stemme ja til EF-pakken, var det nok ikke mindst på grund af en klar garanti fra regeringen:

EF-pakken ville ikke på nogen måde skade Danmarks muligheder for selvstændigt at lovgive om miljø og arbejdsmiljø. Den ville tværtimod gøre dem bedre.

Statsminister Poul Schlüter slog det fast med betonsøm fra Folketingets talerstol:

»Flere ordførere har sagt: Vi vil selv bestemme på miljøområdet, og det forstår jeg godt. Men det kommer vi også til, og vi kommer også til det på en bedre måde end før. ... Nu får vi et andet system, der går ud på, at vi kan fastsætte vore egne nationale danske regler, og det er nyt i EF, at det anerkendes i EF-retten. Nu står det i selve traktatens art. 100A.«

Denne fortolkning fik regeringen også indført som en erklæring i Ministerrådets protokol. Og før at bortvejre den sidste bekymring drog udenrigsminister Uffe Ellemann-Jensen på rundrejse til sine kolleger i de andre EF-lande. Efter rejsen konkluderede han overfor Folketinget:

»Alle steder fik jeg også et entydigt svar vedrørende mulighederne for at sikre arbejdsmiljøet og det ydre miljø. Der er ingen tvivl om, at teksten garanterer Danmark denne adgang.«

EF-jurister: Miljøgarantien er intet værd

Miljøgarantien stod altså som en klippefast kendsgerning for flertallet af de danske vælgere op til folkeafstemningen. Man skulle være ganske mistroisk for at tvivle på Danmarks ret til fortsat at føre en selvstændig miljøpolitik.

Men et er politik, noget andet moral. Og noget helt tredje jura.

Det er ganske vist korrekt, at EF-pakken åbner mulighed for nationale regler om miljø og arbejdsmiljø, der er mere vidtgående end EF's. Men de skal altid godkendes af EF-Kommissionen i Bruxelles. Hvis Kommissionen skønner, at der er tale om tekniske handelshindringer, kan den indklage Danmark for EF-domstolen. Det samme kan ethvert af de andre EF-lande gøre. Herefter kan EF-dommerne med et hammer-slag tvinge os til at forringe vore regler. Og denne domstol har flere gange bevist, at den først og fremmest ser det som sin opgave at sikre den frie handel.

Hertil kommer, at selv denne meget u-



Uffe Ellemann-Jensen i 1986. - Ingen tvivl om, at teksten garanterer Danmark adgang til at sikre arbejdsmiljøet og det ydre miljø.



Uffe Ellemann-Jensen i 1987: - Der er jo ingen grund til, at vi skal optræde provokerende...

Foto: Arnt Malmgren/Verdensbilleder

4 sikre mulighed for en selvstændig miljølovgivning nu er blevet bragt i tvivl. Efter den danske folkeafstemning har de førende jurister i EF-apparatet fremlagt deres fortolkning af den såkaldte miljøgaranti. Den er uhyggeligt klar:

»Den ensidige erklæring om Danmarks ret til at indføre skærpede miljøbestemmelser kan ikke opfattes som en del af traktaten. EF-Domstolen vil derfor ikke tage hensyn til denne erklæring. ... Efter at flertallet i EF's ministerråd har gennemført en harmonisering, kan Danmark ikke indføre nye skærpede regler på miljø og arbejdsmiljøområdet.»

Også EF-kyndige danske jurister er i tvivl om miljøgarantiens gyldighed. En af dem, Steen Clausen, peger dog på en løsning, der kan fjerne al tvivl. Den danske regering skal simpelthen kræve, at retten til mere vidtgående nationale regler indføjes i enhver ny EF-lov, der vedrører miljø, arbejdsmiljø eller forbrugerbeskyttelse. Hvis de andre EF-lande afviser det, kan vi bruge vetoet i det såkaldte Luxembourg-forlig. Denne veto-ret må bruges på »vitale« områder – og ingen kan vel bestride, at hensynet til mennesker og miljø er vitalt.

Hvordan regeringen end vil gribe det an, har den ganske enkelt pligt til at sikre Danmarks ret til en selvstændig politik på dette område. Gør den ikke det, vil der være tale om rent bedrageri. Miljøgarantien var en krystalklar forudsætning for danskernes ja til EF-pakken.

Vil bevare op til 70% af den giftige bil-os

Og netop nu skal regeringen for første gang aflægge prøve på sin evne og vilje til at holde dette klare løfte. Det første af en lang række EF-direktiver om miljø er allerede vedtaget af Ministerrådet – efter de nye regler om flertalsafstemning.

Direktivet handler om et af tidens helt

EF-Domstolen i Luxembourg – her kan dansk miljø-politik blive underkendt. Med et hammerslag.

store miljø-problemer – osen fra bilerne. Det er et direktiv, som Danmark længe har blokeret, fordi det kun giver en halvhjertet indsats mod problemet. EF-reglerne vil reducere bilosen med 30-50%. Man er altså parat til at bevare op til 70% af den giftige os. Mens f.eks. USA og Sverige idag har krav, som kan fjerne helt op til 90% af osen.

Danmark har her krævet ligeså skrappe regler i EF. Men det har de andre EF-lande modsat sig – først og fremmest af hensyn til bilindustrien i Frankrig, Italien og England.

I november 1987 forsøgte Folkebevægelsen mod EF at få bilos-direktivet forkastet i EF-Parlamentet. Det ville – med de nye regler i EF-pakken – have betydning, at direktivet herefter kun kunne være vedtaget med *enstemmighed* i Ministerrådet. Danmark kunne altså fortsat have blokeret den dårlige EF-lov. Men dette redningsforsøg kunne ikke samle støtte i Parlamentet.

Og 5. december 1987 kom sagen så til endelig afstemning i Ministerrådet. Danmark blev stemt ned. De utilstrækkelige EF-regler kommer altså nu til at gælde i alle medlemslande. Også her – med mindre vi selv indfører skrappe regler.

Uenighed i regeringen?

Miljøminister Christian Christensen har hidtil sammen med »det grønne flertal« i Folketinget stået fast på, at Danmark vil indføre sine egne skrappe regler, når de andre EF-lande gennemtruffede direktivet. Han har nu nedsat en arbejdsgruppe, som skal undersøge, hvordan vi konkret kan indføre regler, som svarer til USA's.

Men der er åbenbart uenighed i regeringen. I altfald er udenrigsministeren nu tilsyneladende kommet i dyb tvivl om den miljøgaranti, han selv så skråsikkert afgav op til folkeafstemningen om EF-pakken: »Der er jo ingen grund til at vi skal optræde provokerende i denne sag«, har han sagt.

Det er helt nye toner fra Uffe Elle-



Foto: Elle Knudsen



Foto: Ann Malmgren/Verdensbilleder

Miljøminister Christian Christensen - har hidtil klart afvist de slappe EF-regler om osen fra bilerne. Det indbragte ham i 1985 »Stå fast prisen« fra Folkebevægelsen mod EF, i form af et par solide danske træsko. Holder træskoene stadig?

5

mann-Jensen. Op til folkeafstemningen bragte han netop selv bilos-direktivet ind i debatten. Med EF-pakken ville vi i følge udenrigsministeren blot kunne sige til de andre EF-lande:

»Bliv I nu bare enige om et niveau, der er så meget bedre end det nuværende, som I nu finder rimeligt under hensyntagen til den omstilling af f.eks. fransk og britisk bilindustri, som må gennemføres. Men vi vil til gengæld lave vore egne endnu højere beskyttelsesregler, og det vil vi gøre under henvisning til de nye bestemmelser i traktaten, som giver os mulighed for at varetage selvstændige miljøhensyn.«

Altså et helt konkret løfte i netop denne sag. Et løfte, som befolkningen og Folketingets flertal må sørge for bliver holdt. Hvis udenrigsministeren ikke selv vil...

Tag miljø-garantien på ordet

Måske er bilos-direktivet en af de eneste sager, hvor der er en vis chance for, at danske særregler vil blive accepteret. I altfald kan vi ikke blive beskyldt for at beskytte nationale erhvervsinteresser - for Danmark har jo ikke selv en bilindustri. Og efter sigende blev den såkaldte miljøgaranti netop givet i forbindelse med en diskussion om bilos-direktivet i EF's ministerråd.

Om EF-Domstolen så vil lægge vægt på det, er en anden sag. Det sikreste ville givetvis have været, at Danmark havde fået retten til skrappe regler indføjet i selve direktivet - eller nedlagt veto imod det. Men det er for sent nu, i denne sag. Derfor må Folketinget nu tage regerin-

gens miljøgaranti på ordet og lovgive på tværs af EF. Følge USA og Sverige og indføre regler, der giver en effektiv rensning af den giftige bilos. Der er ingen fornuftig grund til at nøjes med mindre.

Danske bil-importører:

VI SIGER DET TIL EF

Danmark har alt at vinde ved et selvstændigt krav om effektiv rensning af bilosen. Men det er dog ikke alle danskere, der ser deres fordel i det.

Danske bil-importører er stærkt opbragte ved udsigten til at miste muligheden for at indføre de mest forurenende europæiske bilmærker til Danmark.

Importørerne vil ikke selv indklage Danmark for EF-Domstolen. Til gengæld »vil vi skrive til EF-Kommissionen og til de europæiske bilfabrikker og gøre dem opmærksom på de danske planer«, siger formanden for Sammenslutningen af danske bilimportører, Bjarne Egstrand til Berlingske Tidende.

Egstrand er overbevist om, at Danmark vil tabe den retssag, som han således håber at fremkalde via udenlandsk ombud:

»Vi mener ikke, der er hjemmel i EF-pakkens miljøgaranti for at indføre strammere regler, da de vil virke hindrende for den fri overførsel af varer mellem EF-landene«, siger han.

DERFOR MÅ VI IKKE LADE EF BREMSE OS

I en mindre vigtig sag kunne man måske stille sig tilfreds med EF's halvhjertede indsats. Men bilosen er et så alvorligt problem, at vi ganske enkelt ikke har råd til at gå på kompromis.

Bilosen truer os på livet. Her og nu – i form af kræftfremkaldende og andre sundhedsskadelige stoffer. Men også på længere sigt – som medskyldig i miljøødelæggelser, der kan få grundlaget for alt liv på jorden til at smuldre.

Så meget gift udsender bilerne

Bilernes udstødningsgas er en hovedkilde til luftforureningen.

En almindelig benzindreven personbil udsender hvert år 350 kg kulilte, 50 kg kulbrinter, 20 kg kvælstofoxider, 0,6 kg svovldioxid og 0,3 kg bly. Det er de farlige stoffer, der er mest af i bilosen. Men hertil kommer mindre mængder af op i mod 1.000 andre stoffer.

Og det skal altså ganges med antallet af biler. Alene i Danmark er der idag 1,7 millioner biler. I hele EF er der 110 milli-

oner. Og antallet af biler vokser stærkt i disse år.

Forpester byerne

Følgerne af det stigende antal biler slår først og kraftigst igennem i byerne. For her er det netop bilerne, der står for den altovervejende del af luftforureningen.

Smog-alarm er blevet en tilbagevendende begivenhed i mange storbyer, når klimatiske forhold lægger en »klokke« over byen, der hindrer forureningen i at slippe væk. I en af de værst ramte byer, Athen, indfører man nu skrappe begrænsninger af biltrafikken. Det sker efter en lang række dødsfald i den smogplagede by.

Men Athen er langt fra den eneste storby, hvor smoggen har kostet menneskeliv i de senere år. Når forureningen kommer op over et vist niveau bliver luften akut livsfarlig. Der sker i princippet det

Der er mange forurenere i byen, men bilen er den værste. De mest skadelige stoffer i bilosen er kvælstofoxider, kulilte, svovldioxid, bly og kulbrinter, herunder PAH, der kan give kræft.



Foto: Sørensen



samme, som hvis man lader en bilmotor gå i en lukket garage.

Dødsårsagen er ofte kulilte-forgiftning. Kulilten binder sig til blodets hæmoglobin og hæmmer ilt-tilførslen. Allerede ved koncentrationer på 2,5% kulilte i blodet påvirkes mennesker med svagt hjerte. Ved 10% får også ellers raske mennesker symptomer som hovedpine og træthed. Ved 30% indtræder hjertekar symptomer og stærk hovedpine, og ved 40% bliver man bevidstløs og dør.

Stort set hele kulilte-forureningen i byerne kommer fra bilerne.

Gør mennesker syge

Men også under mere normale forhold kan der i mange byer måles alt for store mængder af farlige stoffer i luften. Ofte langt over de grænseværdier, der er fastsat af Verdenssundhedsorganisationen, WHO. Selv i små byer med stærk trafik er der konstateret overskridelser af WHO's grænseværdier for kvælstofoxider, som er et af de største miljøproblemer i byerne.

For folk i byerne er det et helt konkret problem. Noget man mærker på sin egen krop. Især børn og mennesker med astma er udsat. Bronchitis, hoste, løbende næse og øm hals er almindelige symptomer hos børn i større byer. Men forureningen kan også føre til mere alvorlige luftvejsinfektioner, åndedrætsbesvær og nedsat lungefunktion.

Det er især kvælstofoxider og svovldioxid, der kan forårsage disse lidelser. Bilerne står for henholdsvis 70-90% og 50-80% af forureningen med disse stoffer i byerne.

Andre stoffer i bilernes udstødningsgas er kendt eller mistænkt for at fremkalde kræft. Det gælder først og fremmest de polyaromatiske kulbrinter, PAH. 70% af PAH-forureningen i byerne kommer fra bilerne - ca. halvdelen fra diesel-biler, som også tegner sig for op imod 90% af sod-forureningen i byerne.

Især børn og astmatikere lider under luftforureningen.

I Athen har man nu indført kraftige begrænsninger i biltrafikken. Luften var blevet akut livsfarlig i den forurenings-plagede by. Men også i andre storbyer har smoggen kostet menneskeliv.



Foto: Samarkiv

8 Kvæler skovene

I debatten om den tiltagende skovdød i Europa har man hidtil især set på svovlforureningen fra kraftværker og industri. Men nye undersøgelser peger på, at også kvælstofoxiderne spiller en hovedrolle. Her er bilerne med en andel på 30-70% den klart største forureningskilde. Og mens svovludslippet er på retur, vokser forureningen med kvælstofoxider på grund af den stigende biltrafik. Det får forskerne til at frygte, at skovdøden nu vil brede sig til områder, hvor jorden hidtil har været modstandsdygtig.

Tidligere anså man ellers nærmest kvælstof-nedfaldet som en fordel for skovene. Kvælstof bruges jo normalt som gødning, og man regnede derfor med, at nedfaldet ville få træerne til at vokse hurtigere. Men nye undersøgelser tyder på, at for meget kvælstof virker skadeligt. Kvælstofmættede træer kommer til at lide af mangel på andre næringsstoffer og bliver mere sårbare overfor frost og parasitter.

Men kvælstofoxider skader skoven på flere måder. Sammen med andre gasser som ozon og svovldioxid kan de være direkte giftige. Gasserne trænger ind i træernes nåle eller blade og skader vigtige livs-processer.

Sammen med luftens vanddamp kan kvælstofoxider omdannes til stærk salpetersyre, som falder ned med regnen. Syren trækker vigtige næringsstoffer ud af træernes nåle, og skader dem indirekte ved at forsure jorden. Det frigør giftige metaller fra jordens mineraler og vasker livsvigtige mineraler ud af jorden.

Kvælstofoxider indgår også i kemiske processer, der danner ozon. Det er en gas, der er uundværlig i atmosfæren. Men i de lave luftlag er den en alvorlig miljøtrussel i for store mængder. Ozonen angriber det beskyttende vokslag på træernes nåle og blade. Det er i sig selv skadeligt, og så forstærker det virkningen af de øvrige forureninger.

Vesttyskland er velnok det land i Europa, der er mest plaget af skovdød. I dele af landet har det ført til hastighedsgrænser, der svarer til dem vi har i Danmark. Men for de fartglade vesttyskere er det ganske hård kost.





9

Foto: Ann Margrethe Wendschilde og Samuël

10 Forsurer søer og vandløb

Kvælstofoxiderne er også medskyldige i den forurening af søer og vandløb, der har ført til fiskedød i hele den industrialiserede verden. Værst i de områder, hvor der er lavt kalkindhold i jorden. Kalk neutraliserer syren.

Luftforureningen rammer hårdest om foråret, når sne og is smelter. Den smeltende sne, der er ekstremt sur og giftig, løber ud i søer og vandløb. Det sure smeltvand lægger sig som en dyne ovenpå søens vand. Og da det er i de sverste vandlag det meste af forårets biologiske

aktivitet foregår, kan det få katastrofale følger for alt liv i søen. Denne overfladeforurening rammer også søer med normalt kalkholdigt vand. Og selvom smelteperioden kun varer 2-3 uger kan det give uoprettelige skader, som gør søen mere modtagelig for yderligere forurening.

Falder PH-værdien til under 4,5 (meget sur), kan der ikke længere leve fisk i vandet. Det er sket i mange søer i Skandinavien, Skotland og dele af Canada og USA. Alene i Sverige har omkring 4.000 søer en PH-værdi på under 5, og 18.000 andre er i fare for at blive ligeså sure. I det sydlige Norge er alle fisk praktisk taget udryddet i et område på størrelse med det halve Jylland. Man regner med, at 80% af Norges ørredbestand vil være uddød i 1990.

I Danmark er undergrunden mere kalkholdig end i de bjergrige lande. Alligevel er også mange danske søer i fare. Det gælder især klit-, hede- og skovsøer uden gennemstrømning. Hertil kommer, at søer og vandløb mange steder i Danmark både forurenes fra luften og fra det intensive landbrug.



Foto: Samarkiv

I mange søer er vandet blevet så surt, at der ikke længere kan leve fisk. Alene i Sverige er fiskene døde eller lige ved at udde i omkring 4.000 søer. Og yderligere 18.000 søer er i fare for at blive ligeså sure.

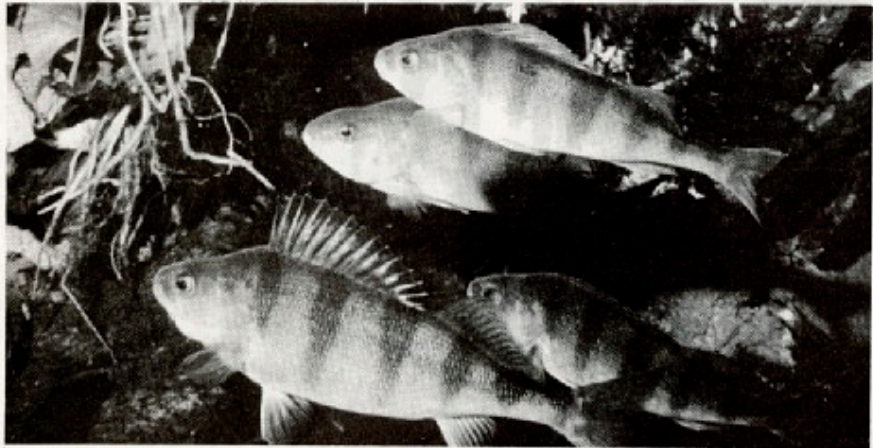




Foto: Aftis

Truer landbruget

Også landbruget er i overhængende fare for at komme til at lide under luftforureningen. Her er det igen kvælstofoxiderne, der er den største trussel.

Ligesom træerne kan planteafgrøderne skades af en overmætning af kvælstof. I Mitteleuropa er det årlige nedfald af kvælstof nu oppe på ca. 40 kg pr. hektar. I Danmark er det ca. 20 kg. pr. hektar. Den kritiske grænse for planternes behov skønnes at ligge på 10-30 kg pr. hektar. I store dele af Europa er grænsen altså nået.

Kvælstofnedfaldet i Danmark er lige omkring den kritiske grænse for, hvad planterne kan klare. Og også af ozon er der målt mængder, der kan skade følsomme afgrøder.

Også ozonen, der bl.a. dannes af kvælstofoxider, kan give problemer for landbruget. I Danmark er der målt koncentrationer af ozon, som kan skade følsomme afgrøder.

12 Medvirker til miljø-katastrofer

På de foregående sider har vi stort set kun beskrevet de allerede kendte virkninger af forureningen fra bilerne. De kan også være alvorlige nok. Men de mest foruroligende følger kan vise sig at være dem, vi endnu ikke kender.

Forskerne arbejder netop nu på højtryk for at finde årsagerne til det store hul i ozon-laget, der er opstået over Sydpolen. Det hul, der hvis det breder sig, kan forvandle jorden til en livløs ørken. Under mistanke er bl.a. luftforureningen. Som bilosen altså er en hovedkilde til.

I altfald er det påvist, at bilosen medvirker til en anden truende miljø-katastrofe. Det er den såkaldte drivhuseffekt, der allerede er begyndt at smelte de enorme ismasser ved jordens poler. Forskerne skønner, at det vil få vandstanden i verdenshavene til at stige med op til 2 meter i løbet af de næste 50 til 100 år. Det vil lægge en meget stor del af

landjorden under vand. Først og fremmest nogle af verdens tættest befolkede områder – de store havnebyer og deltaområder.

Skal det undgås, kræver det en effektiv og øjeblikkelig indsats imod årsagerne til problemet. Bl.a. bilosen.

De store havnebyer og andre af verdens tættest befolkede områder kan blive oversvømmet, hvis det ikke lykkes at standse den »drivhuseffekt«, der allerede er begyndt at smelte de enorme ismasser ved jordens poler. Drivhuseffekten er et resultat af luftforureningen.



Foto: Sørensen

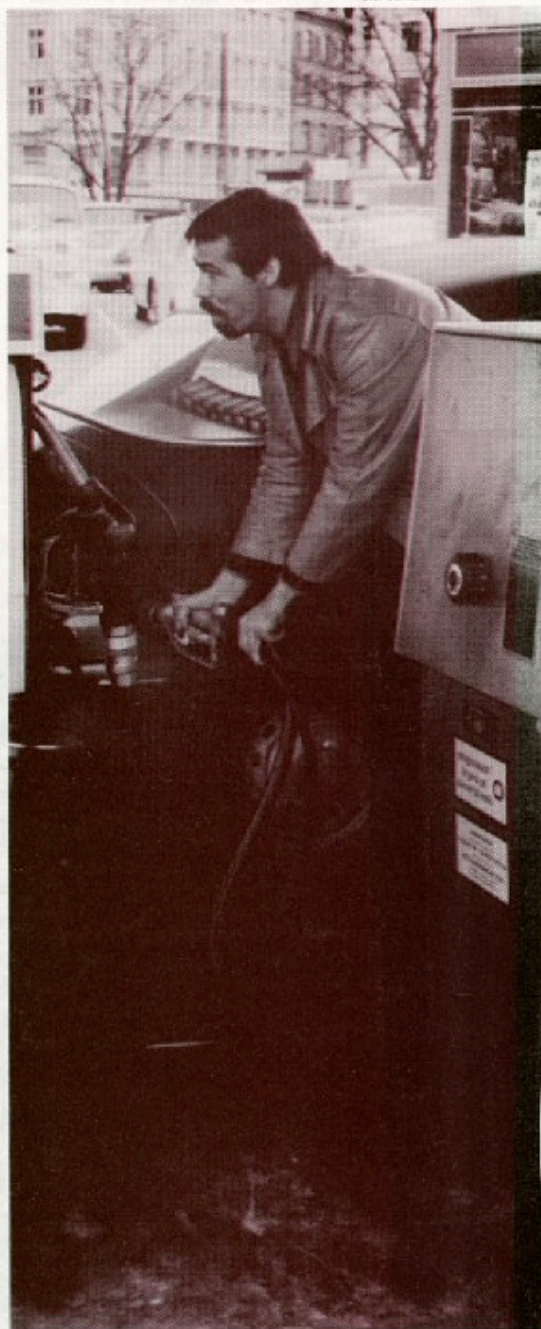
Mange miljø-problemer er næsten umulige og ihvertfald meget dyre at løse. Men når det gælder en effektiv rensning af bilosen, er der ingen undskyldning for at tøve. De tekniske muligheder er til stede, og løsningen vil ikke få prisen på den enkelte bil til at stige ret meget.

Det viser erfaringerne fra både USA og Sverige. I USA har man siden begyndelsen af 1970'erne haft krav om rensning af bilosen - og skærpet dem løbende. Svenskerne fulgte trop i 1976, og reglerne er idag stort set ens i de to lande. Det forventes, at de vil reducere bilosen med 60-90%.

Kravene kan kun opfyldes med en såkaldt trevejs-katalysator, der renses for både kulilte, kulbrinter og kvælstofoxider. Det er en forholdsvis billig løsning, som dog betyder, at bilerne kun kan køre på blyfri benzin. Men derved får man så også løst et andet alvorligt miljø-problem ved bilosen, nemlig blyforureningen.

I USA kontrollerer man løbende, at kravene overholdes. Det sker ved stikprøve-undersøgelser af udvalgte bilmodeller - både i produktionen og blandt de biler, der allerede kører på vejene. Hvis for mange biler af en model ikke lever op til kravene, mister de typegodkendelsen. Og i grove tilfælde kan myndighederne kræve, at samtlige biler af en model tilbagekaldes fra markedet.

I Sverige har man tidligere haft problemer med at få bilindustrien til at over-



Kun med en såkaldt trevejs-katalysator får man en effektiv rensning af bilosen for både kulilte, kulbrinter og kvælstofoxider. Og samtidig får man nedbragt bly-forureningen. Biler med trevejs-katalysatorer kan nemlig kun køre på blyfri benzin.

14 holde reglerne. Men også her har man indført skrapere kontrol og sanktioner. Den sidste opstramning af de svenske regler, der bringer dem helt op på niveau med USA's, bliver obligatorisk for alle nye biler fra 1989. Men for at fremme udviklingen har man sænket afgiften med 7.000 kr. for biler, der allerede inden da lever op til kravene. Desuden er der planer om at pålægge bilproducenterne at indkalde alle op til 5 år gamle biler til eftersyn og reparation, hvis de ikke opfylder kravene.

Fra 1987 skal der være mindst en tank med blyfri benzin på alle svenske benzinstationer. Og siden 1978 har man iøvrigt haft ganske skrappe grænser for benzinens indhold af både bly og det kræftfremkaldende benzen.

For lidt, for langsomt og for lemfældigt

EF-reglerne er på alle måder ringere end USA's og Sveriges. For det første vil de

kun føre til en halvt så effektiv rensning af bilosen. For det andet bliver de gennemført gradvis og slår først fuldt ud igennem i 1993. For det tredje bliver kontrollen meget lemfældig.

EF-kontrollen består kun i en vurdering af prototyper. Herefter er det overladt til bilproducenterne selv at lave stikprøve-undersøgelser under produktionen for at tjekke at bilerne ikke overskrider reglerne for meget. Og der er slet ingen kontrol af - eller krav om, hvor

Svenskerne planlægger nu at indkalde alle op til 5 år gamle biler til eftersyn og reparation, så de kommer til at leve op til miljø-kravene.

Foto: Finn Larsen





Foto: Samarkiv

De slappe EF-regler kan vise sig at være en meget kortsigtet løsning, der får europæisk bilindustri til at gå helt bagud af dansen på verdensmarkedet. Og det bør ialtfald aldrig blive danskernes opgave at holde kunstigt liv i nogle forældede bilfabrikker i de store EF-lande.

meget bilerne må forurene, når de først er taget i brug.

Godkendelsen af en bilmodel foregår i de store bilproducerende lande. Og hvis myndighederne i f.eks. Danmark opdager, at en bilmodel fra et andet EF-land ikke opfylder kravene, kan de ikke stille ret meget op. De kan kontakte myndighederne i det pågældende land, som så igen høfligt kan anmode producenten om at bringe bilmodellen i miljø-mæssig forsvarlig stand. Hvis producen-

ten nægter at gøre det, er der ingen sanktions-muligheder.

Ikke vores problem

EF-direktivet er – med den danske miljøministers ord – et knæfald for EF's bilindustri. Men også for bilindustrien kan det vise sig at være en meget kortsynet og uklog politik. Det er ikke kun Sverige og USA, der har krav om bilernes forurening. De japanske krav er omtrent ligeså skrappes. Og en lang række lande er på vej til at indføre lignende regler.

Det vil betyde, at store eksportmarkeder simpelthen bliver lukket for de europæiske bilfabrikker, der ikke kan leve op til miljø-kravene. Og omvendt ville skrappe regler i EF beskytte den europæiske bilindustri imod konkurrencen fra mere forurenende lavpris-biler fra andre lande.

Men det er under alle omstændigheder ikke danskernes problem. Vi har ingen interesse i at give kunstigt åndedræt til forældede bilfabrikker i de store EF-lande. Slet ikke når prisen er vort eget helbred og ødelæggelse af miljøet.

Bogen er udgivet af Regnbuegruppen i EF-Parlamentets Folkebevægelsen mod EF. Tekst: Klaus Funder og Hans Smith. Tekst: Kent Arisprekation.

hele gruppen. Men når man ser på den enkelte gruppe, så er der faktisk en stor forskel på dem. Den danske gruppe er faktisk den eneste gruppe, der har en egen hjemmeside på nettet.

Regnbuegruppen i EF-parlamentet består af partier og bevægelser fra fem lande.

- Vesttyskland: De grønne.**
- Holland: Den grønt-progressive liste.**
- Belgien: De grønne partier Agalev og Ecolo og det flamske selvstændighedsparti Volksunie.**
- Italien: Et sardinsk selvstændighedsparti og Democrazia Proletaria.**
- Danmark: Folkebevægelsen mod EF.**

Regnbuegruppen er et praktisk fællesskab. Dens medlemmer har fuldstændig selvstændighed og binder ikke hinandens politiske holdninger og beslutninger. Hele gruppen er dog stærkt kritisk overfor EF, som det fremgår af vedtægterne: »De enkelte grupperinger søger på hver deres måde at finde alternativer til det nuværende EF, enten ved at ændre det eller ved at trække sig ud af det«.

De fleste medlemmer er meget aktive for miljø og afspænding. De arbejder alle tæt sammen med folkelige bevægelser for miljø og fred i deres hjemlande.



**Regnbuegruppen i EF-Parlamentet
Folkebevægelsen mod EF**

ISBN 87-87588-34-7
Februar 1988

For oplysninger om ophavsret og brugerrettigheder, se venligst www.kb.dk

For information on copyright and user rights, please consult www.kb.dk