

er helt naturligt, fordi de jo også har retsvirkning for Danmark, så selvfølgelig skal man også der kunne følge med i, hvad vi indgår af aftaler internationalt. Men jeg takker for de positive tilkendegivelser.

Kl. 12.05

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

Afstemning

Tredje næstformand (Helge Adam Møller):
Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Retsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (*Ophold*). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

5) Første behandling af lovforslag nr. L 64: Forslag til lov om ændring af færdselsloven. (Hjemmel til tidsbegrænsede forsøg med færdselsregulerende foranstaltninger).

Af Poul Henrik Hedeboe (SF), Pernille Blach Hansen (S), Martin Lidegaard (RV) og Per Clausen (EL).

(Fremsat 10/11 2005).

Lovforslaget sættes til forhandling.

Forhandling

Justitsministeren (Lene Espersen):

Med lovforslaget foreslås en ændring af bestemmelsen i færdselslovens § 92 d om forsøg med færdselsregulerende foranstaltninger. Formålet med lovforslaget er at tilvejebringe hjemmel til etablering af miljøzoner af den karakter, som bl.a. Københavns Kommune har ansøgt om.

Efter den gældende bestemmelse i færdselslovens § 92 d kan justitsministeren meddele tilladelse til udførelse af tidsmæssigt og geografisk begrænsede forsøg med færdselsregulerende foranstaltninger, der ikke kan udføres i medfør af færdselslovens eksisterende bestemmelser.

Formålet med bestemmelsen er at give mulighed for at afprøve forskellige færdselsmæssige tiltag med henblik på efterfølgende at vurdere, om der er grundlag for at gøre tiltaget perma-

nent. Det er således i dag en betingelse for anvendelsen af § 92 d, at der er tale om en forsøgsordning, og at ordningen er både tidsmæssigt og geografisk begrænset.

Lovforslaget går ud på, at det fremover skal være muligt at tillade både tidsbegrænsede og tidsubegrænsede forsøg. I bemærkningerne til lovforslaget henvises der til Justitsministeriets afgørelse af 13. maj 2005, hvor ministeriet meddelte Københavns Kommune afslag på kommunens ansøgning til tilladelse til et treårigt forsøg med etablering af en miljøzone i medfør af færdselslovens § 92 d.

I afgørelsen fandt Justitsministeriet, at den ansøgte miljøzoneordning rejste alvorlige ekspropriationsretlige spørgsmål. Det blev i den forbindelse fremhævet, at miljøzoneordningen måtte antages at kunne få meget væsentlige økonomiske konsekvenser for de berørte virksomheder, og at ordningen for navnlig små virksomheder kunne indebære betydelige indskrænkninger i eller eventuelt ophør af virksomheden.

Det skal, som også anført i afgørelsen, sammenholdes med, at bestemmelsen i færdselslovens § 92 d efter forarbejderne ikke giver hjemmel til forsøgsordningen, som indebærer indgreb af ekspropriativ karakter.

Justitsministeriet pegede i afgørelsen endvidere på, at det efter ministeriets opfattelse og for så vidt uafhængigt af spørgsmålet om ekspropriation måtte anses for meget tvivlsomt, om færdselslovens § 92 d gav hjemmel til at indføre en miljøzone, der i sit indhold og omfang indebærer så betydelige byrder for transporterhvervet som den ordning, Københavns Kommune havde ansøgt om.

Forslagsstillerne ønsker således at imødegå de juridiske problemer ved at lade kravet om tidsmæssigt begrænsede forsøg udgå af § 92 d. I bemærkningerne til lovforslaget redegør forslagsstillerne endelig for den miljø- og sundhedspolitiske baggrund for forslaget, herunder for dieselpartikkelers sundhedsskadelige effekt.

Indledningsvis vil jeg gerne sige, at regeringen naturligvis deler forslagsstillerens ønske om at nedbringe luftforureningen mest muligt, herunder den partikelforurening, som bl.a. tunge dieselkøretøjer giver anledning til. Regeringen er derfor positivt indstillet over for tiltag, som kan begrænse de betydelige sundhedsskadelige konsekvenser, som partikelforureningen indebærer, bl.a. ved etablering af miljøzoner.

Men selv om jeg har stor sympati for forslaget, løser det ikke de juridiske problemer med

etablering af miljøzoner af den karakter, som Københavns Kommune har ønsket. Det vil jeg godt forklare lidt nærmere. Det fremgår som nævnt af lovforslaget, at det først og fremmest skal løse det ekspropriationsretlige problem, som Justitsministeriet henviste til i afgørelsen fra maj 2005.

De giver mig grund til at knytte nogle uddybende bemærkninger til spørgsmålet om ekspropriation. I den forbindelse vil jeg gerne begynde med mere overordnet at fremhæve, at det på den ene side er velkendt, at der bl.a. på miljøområdet kan pålægges det private erhvervsliv mærkbare økonomiske byrder, uden at der af den grund bliver tale om ekspropriation, men at dette synspunkt naturligvis på den anden side må have sine klare begrænsninger.

Også på miljøområdet er private borgere og virksomheder jo beskyttet af grundlovens § 73, således at man ikke uden videre kan påføre dem økonomiske byrder i en hvilken som helst størrelsesorden, blot det sker med henblik på f.eks. at nedsætte forureningen.

I den forbindelse kan jeg mere generelt nævne, at sådanne problemer ofte løses i lovgivningspraksis ved at indføre såkaldte overgangsordninger, således at det gives de berørte parter en nærmere frist på f.eks. nogle år til at indrette sig på de nye regler. Netop på denne måde søges der ofte undgået, at nye krav rammer så hårdt, at de efter grundloven kun vil kunne indføres mod erstatning.

Kl. 12.10

I forlængelse heraf vil jeg også gerne fremhæve, at det helt grundlæggende spørgsmål, når vi taler om ekspropriation og dermed også i den foreliggende sag om Københavns Kommune, er, hvor hårdt og intensivt de berørte parter bliver ramt. Det, som grundloven skal beskytte imod, er jo netop, at de få på urimelig måde kommer til at bære den økonomiske byrde for de mange for nu at udtrykke det lidt forenklet.

Det er derfor klart, at det måtte give anledning til juridisk bekymring, når det i sagen om Københavns Kommune var oplyst, at den pågældende miljøzoneordning, således som jeg var inde på før, måtte antages at kunne medføre meget væsentlige økonomiske konsekvenser for de berørte virksomheder, og at ordningen for navnlig små virksomheder kunne indebære betydelige indskrænkninger eller eventuelt ophør af virksomheden.

Uanset alle gode viljer og hensigter med hensyn til beskyttelsen af miljøet er det i sådanne til-

fælde, at alarmklokkerne i forhold til grundloven skal begynde at ringe. Og i den forbindelse var det så en yderligere dimension, at der kun var tale om en 3-årig forsøgsordning. Det måtte altså stå som en reel mulighed, at man først påførte de berørte virksomheder meget betydelige økonomiske byrder eventuelt med den virkning, at nogle af dem måtte lukke, for derefter, når forsøgsordningen var forbi, at konstatere, at ordningen ikke skulle gøres permanent.

I selve det forhold, at der er tale om en treårig forsøgsordning, lå også, at det ville være vanskeligt at operere med de overgangsordninger, der, som jeg var inde på før, ofte medvirker til at løse ekspropriationsproblemer på f.eks. miljøområdet. Og Københavns Kommune har da heller ikke lagt op til en sådan overgangsordning.

Jeg synes egentlig, at det også for den, der ikke er ekspert i jura, bør give god mening, at en sådan ordning må give anledning til væsentlige statsretlige problemer. Det gør det i hvert fald for mig selv. I det, jeg her har sagt, ligger også, at en gennemførelse af lovforslaget ikke i sig selv vil være egnet til at løse problemet i forhold til grundlovens § 73.

Som det følger af det, jeg var inde på før, er det for så vidt helt korrekt, at den omstændighed, at der alene var tale om en forsøgsordning, indgik i vurderingen i sagen om Københavns Kommune, og på den baggrund forstår jeg sådan set udmærket sigtet med lovforslaget. Men som nævnt indgik den som et af flere forhold. Og at fjerne forsøgsэлеmentet, sådan som lovforslaget lægger op til, ændrer navnlig ikke ved, at der fortsat skal anlægges en samlet vurdering af, hvor økonomisk hårdt de berørte parter vil blive ramt.

I det forbindelse må det som nævnt bl.a. overvejes, hvorvidt en nærmere overgangsordning, som der som sagt ikke var lagt op til i sagen om Københavns Kommune, ville kunne medvirke til, at ordningen ikke rammer de berørte parter urimelig hårdt.

I øvrigt vil en ordning med permanente miljøzoner næppe harmonere med bestemmelsen i § 92 d om forsøg med færdselsregulerende foranstaltninger. Hensigten med bestemmelsen er som nævnt ifølge forarbejderne at indhøste erfaringer i praksis med henblik på eventuelle permanente ændringer i færdselsloven.

En hjemmel i den retning, som forslagsstillerne ønsker, vil således forudsætte en ændring af bestemmelsen af mere grundlæggende karakter. Jeg tænker i den forbindelse navnlig på, at

en forsøgsordning henset til formålet i sagens natur må være af begrænset varighed. Ellers er der ikke tale om et forsøg. Jeg har derfor vanskeligt ved at se en lovændring for mig, som kan bidrage til at opfylde forslagsstillernes ønsker inden for rammerne af færdselslovens § 92 d.

Jeg kan i forlængelse heraf oplyse, at Justitsministeriet efter ministeriets afgørelse fra maj 2005 vedrørende Københavns Kommunes ansøgning har foretaget en ekspropriationsretlig vurdering af de tre modeller til en miljøzone, som er opstillet i Danmarks Miljøundersøgelses rapport af 28. oktober 2005.

Justitsministeriet finder, at de to mest indgribende af disse modeller, hvoraf den ene i øvrigt indgik allerede i Justitsministeriets afgørelse fra maj 2005, rejser ekspropriationsretlige spørgsmål af en sådan karakter, at der ikke kan antages at være hjemmel i § 92 d til at tillade de pågældende modeller. Dette skyldes bl.a., at det efter oplysninger, der har foreligget for Justitsministeriet, ville være kritisk for visse virksomheders overlevelse at gennemføre miljøzoner, som er omfattet af Danmarks Miljøundersøgelses rapport.

Med hensyn til den tredje af modellerne, der må antages at være noget mindre økonomisk byrdefuld end de to andre, har jeg forstået, at den kun har meget begrænset interesse for Københavns Kommune. Jeg vil imidlertid gerne fremhæve, at også denne model giver anledning til reelle ekspropriationsretlige overvejelser.

Vi må derfor konkludere, at hjemmelen i § 92 d har vist sig ikke at være tilstrækkelig til at tillade miljøzoner af den karakter, som Københavns Kommune har ønsket. Det gælder både i forhold til den ordning, som Justitsministeriet traf afgørelse om i maj 2005, og de alternative modeller til en miljøzone, som opstilles i Danmarks Miljøundersøgelses rapport af 28. oktober 2005. Heller ikke med den i dag foreslåede ændring af færdselslovens § 92 d ville vi kunne komme videre i retning af at tillade miljøzoneordninger af denne karakter.

Kl. 12.15

Som jeg var inde på tidligere, så deler regeringen fuldt ud forslagsstillernes ønske om at nedbringe luftforureningen mest muligt, bl.a. ved etablering af miljøzoner. Og med henblik på at løse de problemer, som jeg har beskrevet, vil regeringen derfor nu igangsætte et hurtigt tværministerielt samarbejde om udformning af en ny lovregulering om etablering af miljøzoner af permanent karakter. Arbejdet skal være afsluttet

så hurtigt, at der kan blive tale om et lovgivningsinitiativ til efteråret.

Når der først kan blive tale om et lovgivningsinitiativ til efteråret, skyldes det, at der skal tages stilling til flere ikke ukomplicerede problemstillinger. Det gælder for det første de ekspropriationsretlige spørgsmål, herunder spørgsmålene om en overgangsordning for de berørte virksomheder. Der må også tages hensyn til den EU-retlige regulering på området og i den forbindelse spørgsmålet om notifikation af et nyt lovgivningsinitiativ.

Det er naturligvis også vigtigt, hvilken betydning de stadig skærpede EU-krav til partikeludledning for tunge dieselkøretøjer må forventes at have for effekten af miljøzoneordninger, når der henses til tidshorisonten for gennemførelsen af sådanne miljøzoner.

Jeg kan i den forbindelse henvise til, at det fremgår af regeringens partikelredegørelse for 2003, at regulering af partikeludslip for tunge køretøjer efter indførelsen af de standardiserede EURO-normer i 1993 har medført et stort fald i partikeludslippet. Et foreløbigt skøn tyder imidlertid på, at et nyt lovgivningsinitiativ om miljøzoner vil have en effekt også i lyset af de stadig skærpede EURO-normer. Men dette spørgsmål må naturligvis undersøges nærmere.

Nu kan man selvfølgelig spørge, om ikke det ekspropriationsretlige problem kunne løses med en forsøgsordning i medfør af færdselslovens § 92 d efter en af de mere lempelige alternative modeller kombineret med en udskudt ikrafttræden. Det vil jeg ikke udelukke, men det er mit klare indtryk, at en sådan løsning næppe vil være særlig attraktiv for Københavns Kommune – også på den baggrund, at regeringen nu vil søge at udarbejde et nyt lovgrundlag, som gerne skulle give mulighed for at etablere bedre miljøzoner end dem, som eventuelt ville kunne tillades efter forsøgsbestemmelsen.

Regeringen kan derfor ikke støtte lovforslaget, men vi vil gå i gang med at udarbejde et forslag til en ny ordning med henblik på fremsættelse af lovforslaget til efteråret.

Tredje næstformand (Helge Adam Møller):
Tak til ministeren. Der er foreløbig to korte bemærkninger. Først hr. Martin Lidegaard.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Ja, tak til ministeren for en meget, meget lang redegørelse for, hvorfor regeringen *igen* ikke øn-

sker at støtte et initiativ til at forbedre partikelforureningen i København og andre større byer – det drejer sig primært om København i det her tilfælde, hvor man har fået afslag.

Der dør jo mange hundrede mennesker af partikelforurening i Danmark hvert år. Det er et område, der har været fokus på i mange år, og der har været mange forslag til, hvordan vi kan forsøge at gøre noget ved det. Regeringen har siddet og ikke ønsket at gøre noget som helst ved det andet end at yde nogle klatskillinger.

Derfor takker jeg selvfølgelig også for, at man nu føler sig presset til at nedsætte endnu et udvalg i regeringsregi for endnu en gang at finde ud af, om man måske kan ændre en lovgivning, der måske kan føre til nogle forbedringer.

Jeg synes simpelt hen, at det her måske er et af de mest tydelige og mest pågående miljøproblemer i Danmark, vi har tilbage. Det er det, regeringens eget Institut for Miljøvurdering, ledet af Bjørn Lomborg, har peget på.

Kan der ikke gøres noget? Hvordan kan vi vide, at hensynet til erhvervslivet ikke igen vil sætte en stopper for at gøre noget ved det her problem, når regeringens udvalg er færdige engang om – hvis jeg har forstået det rigtigt – et års tid?

(Kort bemærkning).

Justitsministeren (Lene Espersen):

Jeg vil sige, at jeg tager hr. Martin Lidegaards spørgsmål i den allerbedste, positive ånd, for jeg tror, at Det Radikale Venstre og regeringen deler ønsket om muligheden for at indføre miljøzoner.

Jeg vil sige til hr. Martin Lidegaard, at regeringen har bestræbt sig på i de år, der nu er gået, og hvor der har været en meget, meget tæt og hyppig dialog med Københavns Kommune, at forsøge at tilvejebringe et grundlag, der kunne gøre, at man kunne indføre miljøzoner. Men vi har måttet erkende, at på trods af alle de bestræbelser, der er blevet gjort – og der er blevet gjort mange! – for at imødekomme Københavns Kommune, har vi måttet erkende, at der ikke er hjemmel til det i den nuværende færdselslov.

Jeg skal da sige, at det er beklageligt, at man er nået til den konklusion, at der altså desværre er en meget stor kløft mellem det, som lovgivningen i dag giver hjemmel til, og det, som kommunerne ønsker sig, og derfor har vi også taget den logiske konsekvens af den problemstilling, og det er at tage initiativ til nu at undersøge muligheden for at skabe et lovgrundlag – vel at mærke et lovgrundlag, der så kan behandles til

efteråret i Folketinget. Så der er altså ikke tale om et langvarigt udvalgsarbejde, men om målrettet arbejde.

Tredje næstformand (Helge Adam Møller):

Det var svar på det spørgsmål. Hr. Martin Lidegaard for sin sidste korte bemærkning.

Kl. 12.20

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Jeg må sige, at jeg tror, at de danskere og københavnere, der sidder og kigger på det her udeomkring i de små hjem, undrer sig over, at når vi ved, at antallet af dieselkøretøjer er stærkt stigende og har været det i flere år, og antallet af tunge køretøjer i byen er stærkt stigende og har været det i flere år, så er det først nu, hvor oppositionen forsøger at fremlægge et lovforslag, der kan skubbe i den rigtige retning, at regeringen agerer og tager initiativ til at ændre en lovgivning, som man åbenbart har vidst i mange år ikke var fyldestgørende. Ministeren har jo ret i, at der har været utrolig meget snak frem og tilbage, men det er jo ikke et nyt problem, det er et gammelt problem. Vi har banket på dørene, og vi har forsøgt at råbe ministeren op, og hver gang har vi fået at vide: Jo, det er også rigtigt, at det er et stort problem osv.

Men o.k., jeg forstår det sådan, at vi har fået tilsagn om, at vi får en regelændring, der kan bidrage effektivt til at nedsætte partikelforureningen pr. 1. januar 2007. Er det rigtigt?

(Kort bemærkning).

Justitsministeren (Lene Espersen):

Jeg vil først sige til hr. Martin Lidegaard, at det ikke er ikke en helt korrekt fremstilling af sagen. Sagens kerne er, at vi har bestræbt os mest muligt på at se på, om ikke vi kunne godkende en etablering af en forsøgsordning for Københavns Kommune. Det har vi brugt meget tid på, og det har været, fordi vi hellere ville træffe en beslutning nu, så der kunne igangsættes en forsøgsordning.

Det har så vist sig ikke at være muligt, og det er altså først nu, vi er nået til den erkendelse, at § 92 altså ikke hjemler mulighed for at lave forsøgsordninger af den karakter, som kommunerne måtte ønske det.

Og så har vi da truffet en meget klar, hurtig politisk beslutning om, at vi nu går i gang med et arbejde, der selvfølgelig skal forsøge at finde et lovgrundlag for at klare det her og lave en

permanent ordning. Hvornår lovforslaget bliver vedtaget og fremsat osv., kan jeg ikke redegøre for i dag.

Det, jeg har tilkendegivet, er, at man vil arbejde hurtigt, så der er et hjemmelsgrundlag at tage stilling til til efteråret.

(Kort bemærkning).

Steen Gade (SF):

Jeg vil spørge ministeren, om hun ikke er flov over at være minister for det ministerium, der nu igen hindrer, at vi får lavet den her lovgivning.

Den her regering sagde ved sin første regeringstilræden i 2001, at det her skulle der gøres noget ved. Det var sådan set lidt for sent, for det her blev rejst i 1997. Det vil sige, at regeringen har haft det som politik i hele sin levetid, og nu kommer ministeren igen og siger, at det er umuligt af hensyn til ekspropriation. Jeg vil gerne have, at ministeren forklarer, hvordan et nyt lovgrundlag kan være bedre end det lovgrundlag, vi har foreslået her.

Hvordan kommer ministeren uden om det ekspropriationsproblem, når det, der skal til, er miljøzoner med krav om filtre. Ministeren står tilbage med akkurat den samme problemstilling, som hun her har fremstillet, i det nye udvalgsarbejde, og jeg kan ikke helt frigøre mig fra en eller anden betragtning om, at der nok er et eller andet, der er gået lidt galt i ministeriet på det her punkt.

(Kort bemærkning).

Justitsministeren (Lene Espersen):

Jeg vil sige til hr. Steen Gade, at jeg er stolt over at være en del af en regering, som håndhæver grundloven: Den står ikke til diskussion. Jeg har her meget udførligt redegjort for, hvorfor Justitsministeriet i den pågældende sag er nået frem til de konklusioner, man er nået frem til.

Regeringen har haft en reel, helhjertet intention om at sikre etablering af miljøzoner. Nu er det jo ikke regeringen, der etablerer miljøzoner, det er kommunerne. Jeg medgiver, at der er gået meget lang tid i dialog med Københavns Kommune, før der har været reelle modeller på banen. Vi har arbejdet intensivt og helhjertet på at finde en løsning, bl.a. på den ansøgning, der er kommet fra Københavns Kommune, og efterfølgende de modeller, som Danmarks Miljøundersøgelser har stillet frem, men har måttet konkludere, at det ikke hjemles i den nuværende lovgivning.

Jeg kan ikke her i dag redegøre for, hvilket lovgrundlag der vil være i fremtiden; det er jo det, vi skal i gang med at undersøge.

(Kort bemærkning).

Steen Gade (SF):

Jeg vil spørge ministeren, om hun er opmærksom på, at mange afgørelser med relation til miljøområdet faktisk fører til, at man griber ind, hvor det virkelig for alvor rammer private – også langt mere end i den her sag. Jeg sidder her med en højesteretsdom fra den 11. januar, der handler om jordforurening, og den mand, der her ikke får sin erstatning, mister meget mere, langt, langt mere, mange, mange gange mere, end de lastbilejere, der her er tale om vil kunne påstå, de gør.

Kl. 12.25

Jeg vil spørge: Er ministeren bekendt med, at der på det ene miljøområde – det, der har relation til miljøet – findes en lang række eksempler på, at den tolkning, som ministeren anvender her, faktisk ikke er korrekt?

(Kort bemærkning).

Justitsministeren (Lene Espersen):

Nu vil jeg sige til hr. Steen Gade, at man ikke skal begynde at sammenligne æbler og pærer.

Jeg redegjorde faktisk meget sagligt for i min besvarelse af det fremsatte lovforslag, at det er korrekt, at der er masser af sager også inden for andre ministeriers områder, hvor man tillader særdeles indgribende lovgivning, som har konsekvens for både borgere og erhvervsvirksomheder, uden at der er tale om ekspropriation. Man må i hver enkelt sag foretage en samlet vurdering, og jeg har her meget klart redegjort for, hvad det er for momenter, der samlet set har betydet, at Justitsministeriet har skønnet, at der ikke var mulighed for at give tilladelse til ordninger med den hjemmel, der er i dag.

Tredje næstformand (Helge Adam Møller):

Tak til ministeren, og vi går i gang med ordførerne. Den første er Venstres hr. Erling Bonnesen.

Erling Bonnesen (V):

Med dette lovforslag lægges der op til at ændre færdselsloven, så der gives mulighed for at gennemføre geografisk begrænsede trafikforsøg, uanset om de er tidsbegrænsede eller tidsubegrænsede. Som det er i dag, har kommunerne kun mulighed for tidsbegrænsede forsøg.

At et trafikforsøg skal være tidsbegrænset betyder, at der er grænser for, hvor store udgifter man kan pålægge borgerne, uden at det betragtes som ekspropriation, hvilket ifølge grundloven kun er muligt under særlige omstændigheder og kræver, at borgerne får fuld erstatning.

I Venstre mener vi, at vi skal være om den private ejendomsret og ikke pålægge borgerne unødigt høje omkostninger. Baggrunden for forslaget er, at Justitsministeriets jurister netop har vurderet, at Københavns Kommunes forslag om et 3-årigt forsøg med miljøzone er en ekspropriation, da miljøzonen pålægger vognmænd at investere i partikelfiltre og den investering strækker sig ud over forsøgsperiodens tidsmæssige afgrænsning.

Danmarks Miljøundersøgelser har netop vurderet konsekvenserne af at indføre forskellige typer af miljøzoner i København. Der er regnet på tre alternative scenarier for en miljøzone i København, og både den oprindelige model i ansøgningen fra København, dvs. filtre på alle tunge køretøjer, der har den såkaldte EURO III-motor, eller ældre tunge køretøjer. Herudover er konsekvensen af to alternative modeller, der kun kræver filtre på køretøjer med EURO II- og EURO I-motorer og ældre motorer, vurderet.

Konklusionen er, at de forskellige former for miljøzoner alle har en betydelig miljøeffekt – også de to alternative modeller. Modellen for den såkaldte EURO II-motor begrænser udslippet med mellem 63 pct. og 66 pct. i forhold til den oprindelige model, men omkostningerne er kun på 54 pct. af omkostningerne ved den oprindelige model. Tilsvarende gælder det for modellen med EURO I-motor, der begrænser udslippet med mellem 35 pct. og 41 pct. i forhold til den oprindelige model, men omkostningerne er kun på de 25 pct. De to alternative modeller, der er mulige at gennemføre med de gældende regler, er altså mere omkostningseffektive end Københavns Kommunes oprindelige forslag.

Venstre deler forslagsstillernes intentioner om at begrænse udslippet af partikler, men mener, det skal opvejes mod de ulemper, indgrebet har for borgerne. I stedet for at pålægge borgerne ekstra omkostninger bør vi gå den anden vej og sikre, at det ikke er dyrere for borgerne at vælge den miljømæssigt mest forsvarlige løsning.

Et godt eksempel er finansloven, der her fra årsskiftet giver lempelser i beregningsgrundlaget for registreringsafgiften for dieselmotorer med partikelfiltre på 4.000 kr. i perioden 2006-2009,

og det svarer til en afgiftslempelse for personbiler på ca. 7.200 kr. og en afgiftslempelse for varebiler på ca. 1.200 kr.

Venstre ser positivt på og støtter ministerens initiativer med det videre arbejde for at få gjort noget ved sagen på et forsvarligt grundlag, og derfor kan Venstre ikke støtte lovforslaget.

Tredje næstformand (Helge Adam Møller): Foreløbig er der to korte bemærkninger. Den første er fra fru Jytte Wittrock.

(Kort bemærkning).

Jytte Wittrock (S):

Nu svigtede teknikken, da jeg bad om ordet også til ministeren, men så kan jeg jo prøve at fyre det af en gang til, for det kunne jo være, der var en vis overensstemmelse mellem regeringspartierne holdning og ministerens. Det kan man da ikke helt udelukke.

Kl. 12.30

Når man nu er så optaget af at beskytte den private ejendomsret og man ikke vil pålægge nogen ekstra udgifter – jeg aner kender, at man går et lille skridt fra ministerens side med hensyn til at ville prøve at få etableret muligheden for at lave bl.a. miljøzoner – kunne man så ikke overveje, om det kan, for at sige det på jysk, »betåle« sig at betale for at få sat de der partikelfiltre ind i de eksisterende biler, som jo ikke bør komme ind i byrkernen på nuværende tidspunkt? Kunne man fra Venstres side ikke overveje at støtte op om, at der i hvert fald også bliver lavet det regnestykke i forbindelse med udvalgsarbejdet?

(Kort bemærkning).

Erling Bonnesen (V):

Venstre støtter ministeren i de bestræbelser, der nu udfoldes for at få etableret et grundlag netop også ud fra både miljømæssige og økonomiske hensyn, så man får mest muligt miljø for penge. Rent teknisk er det jo ikke kun et spørgsmål om blot at sætte filtre på de eksisterende biler, man skal også kigge på nye biler fremover.

(Kort bemærkning).

Jytte Wittrock (S):

Jeg kan så konstatere, at vi kan blive enige; hvis bare det ikke koster den enkelte vognmand noget, så vil man godt. Det er næsten, som når vi arbejder med landbrugsspørgsmål: Vi kan godt flytte nogle pæle, hvis bare det ikke koster den enkelte landmand noget.

Kan man ikke i Venstre erkende, at hver gang man siger ja til et politisk mål, så har det nogle omkostninger, nemlig også de omkostninger, at der er nogle andre ting, man må nedprioritere? Kan det være rigtigt, at man i Venstre synes, at den enkeltes økonomi kommer før den enkeltes sundhed?

(Kort bemærkning).

Erling Bonnesen (V):

Således kan der ikke konkluderes, det kan vi ikke blive enige om. Miljøet skal i højsædet, og Venstre er klar til også at gøre en indsats på miljøområdet på dette sted. Men der skal klart være et forsvarligt grundlag for det. Det er der ikke på nuværende tidspunkt, og derfor støtter vi ministeren i at komme videre i sagen, sådan som der er redegjort for.

(Kort bemærkning).

Steen Gade (SF):

Nu bliver jeg forvirret, for ministerens argument var jo et juridisk argument og ikke det, som hr. Erling Bonnesen kommer med. Hr. Erling Bonnesen lyder jo, som om Venstre faktisk ikke er tilhængere af, at der skal partikelfiltre på. Hvis det er rigtigt, er det da en klar, men helt ny melding, for det var regeringsgrundlaget i 2001.

Jeg vil gerne have at vide: Mener Venstre, at der skal partikelfiltre på de tunge køretøjer?

(Kort bemærkning).

Erling Bonnesen (V):

Venstre er med på, at der bliver taget partikelfiltre i anvendelse, hvis det viser sig at være den teknisk rigtige løsning. Så er der nogle juridiske ting, der skal på plads, og man skal finde ud af, om filtrene er den teknisk rigtige løsning, eller om det er katalysatorer eller andre ting, således at vi får nogle omkostningseffektive løsninger, der kan iværksættes.

Så vi kan sige, at der klart skal gøres noget ved sagen for at forbedre miljøet, men vi skal have noget for pengene, og så skal det juridiske grundlag selvfølgelig være i orden.

(Kort bemærkning).

Steen Gade (SF):

Nu lyder det, som om hr. Erling Bonnesen ikke ved, at det her har været undersøgt, jeg havde nær sagt fra den ene ende til den anden, at der har været forsøg i Odense, og at alting er på plads, og at vi ved det hele. Derfor synes jeg, at Venstre har et rigtigt problem i dag.

Vil Venstre sørge for, at der laves effektive miljøzoner, f.eks. i Københavns Kommune, eller er modellen faktisk, at det ønsker Venstre ikke? For så er det jo en helt ny situation. Så handler det jo slet ikke om det, som ministeren siger, altså om jura.

(Kort bemærkning).

Erling Bonnesen (V):

Det er muligt, at hr. Steen Gade mener, at alt er undersøgt, og at alt er klart. Det viser det sig jo at det ikke er. Men Venstre er med på, at der bliver iværksat de rigtige miljøpolitiske instrumenter og tiltag. Er det filtre, så er det filtre, og er det katalysatorer, så er det katalysatorer. Men det skal være på et forsvarligt grundlag, så vi ikke risikerer, at vi skal til at bruge nogle af pengene til erstatninger eller andet, for så går pengene til noget helt forkert og ikke til miljøet.

Så Venstre er med på, at der skal gøres noget ved miljøet, herunder også de såkaldte miljøzoner, når grundlaget er bragt til veje for det, og derfor støtter vi ministerens arbejde med at tilvejebringe dette grundlag.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Nu kan man jo altid diskutere, hvornår noget er ordentligt undersøgt. Foreløbig har regeringen brugt 5 år på at undersøge det, og nu tager man så et år til.

Jeg havde egentlig også forstået på ministeren, at næste år primært skulle bruges til afdække de juridiske forhold. Jeg forstår heller ikke helt, ligesom hr. Steen Gade, hvordan man kan komme uden om det problem, at hvis man går ind for filtre, så er det selvfølgelig en omkostning, som forureneren kommer til at betale.

Derfor kan man sige: Lad os nu glemme al den juridiske sniksnak, den tror jeg sådan set at befolkningen er ligeglad med, men går Venstre ind for filtre eller katalysatorer, for den sags skyld, på dieslbiler, tunge køretøjer, der skal ind i København, så hurtigt som muligt – ja eller nej?

Kl. 12.35

(Kort bemærkning).

Erling Bonnesen (V):

Venstre går ind for at bruge de rette miljøtekniske instrumenter til at forbedre miljøet, herunder også filtrene, men ved at gøre det på det foreslåede grundlag risikerer man netop, at man ikke får de miljøresultater ud af det. Man kom-

mer til at bruge pengene på erstatninger i stedet for. Så derfor vil jeg sige, at intentionerne – sådan som de ligger her – støtter vi, men vi skal have et forsvarligt grundlag at gøre det på først.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Jeg deler sådan set Venstres ordførers frustration over, at det ikke er Justitsministeriet selv, der har fremlagt et forslag, at det ikke er regeringen selv, der har taget et initiativ for at gøre noget ved det her, men at det er oppositionen, der ikke har et ministerium i ryggen, der skal fremsætte det her, før der overhovedet begynder at ske noget. Det synes jeg også er frustrerende.

Men jeg synes, det er endnu mere frustrerende, hvis det forholder sig sådan, at Venstres ordfører, på trods af at det står i regeringsgrundlaget, på trods af at justitsministeren har sagt det i dag, ikke kan give en garanti for, at Venstre vil støtte indførelsen af krav om filtre til tunge køretøjer i de store byer i Danmark.

(Kort bemærkning).

Erling Bonnesen (V):

Jamen vi kan jo konstatere, at regeringen er i gang, og det støtter Venstre naturligvis, for vi har jo lige hørt redegørelsen for, hvad man har foretaget sig og sat i gang, og jeg går også ud fra, at ordføreren er med på, at vi skal have et forsvarligt grundlag at vedtage lovene på, så vi kender konsekvenserne af det. Det vil vi netop ikke have med det forslag, der ligger her, så derfor vil Venstre have det her undersøgt.

Først når det er bragt til veje, er vi klar til at træffe beslutningerne for at forbedre miljøet og netop få noget for pengene, så de ikke går til erstatninger.

Tredje næstformand (Helge Adam Møller):

Der er ikke flere korte bemærkninger i denne omgang. Den næste ordfører er fru Jytte Wittrock fra Socialdemokraterne.

Jytte Wittrock (S):

Som allerede nævnt er afslaget til Københavns Kommune jo den direkte årsag til, at vi har fremsat et lovforslag, som nu skal førstebehandles i dag.

Da det ikke er nok, at det er en kendsgerning, at miljøet er garant for folks sundhed eller sygdom, når u hensigtsmæssige miljøpåvirkninger er kraftige nok, ja, så må man jo gå videre ad andre veje.

Rapporten fra Danmarks Miljøundersøgelser burde kunne overbevise regeringen om, at vi bør kunne lave miljøforbedringer for afhjælpning af den manglende folkesundhed bl.a. i København.

Hvert år koster giftige partikler fra diesellastbilernes udstødningsgas omkring 800 københavnere livet. I København har børn større risiko for at få astma og andre luftvejslidelser. Det er for mig at se så åbenbart, at noget må der gøres for at forbedre folkesundheden i København, ja, for den sags skyld selvfølgelig også i andre større byer.

Det er i politik altid et spørgsmål om valg, også et valg om mål. Ethvert valg har også den konsekvens, at noget må meldes fra, noget må nedprioriteres. Regeringen og Folketinget må acceptere, synes vi i Socialdemokratiet, at sætte mennesker først, hermed også menneskers sundhed. Selv om afgiftslettelser er vedtaget for dieselmotorer, både person- og varebiler, som leveres med filtre, er der en meget stor vognpark, hvor det går alt for langsomt med at få isat disse filtre.

Vi mener ikke, at der er nogen som helst gode argumenter for ikke at tillade København og eventuelt andre byer at indføre miljøzoner. Vi mener, at vi ved, hvad vi bør vide for at handle, og vi kan kun kraftigt anbefale Folketingets medlemmer, Folketingets partier, at bakke op omkring dette lovforslag.

Tredje næstformand (Helge Adam Møller):

Tak til ordføreren. Den næste er ordføreren fra Dansk Folkeparti, hr. Jørn Dohrmann.

Jørn Dohrmann (DF):

Om forslaget, som vi behandler her i dag, må vi sige, at der jo ikke er lagt op til, at det her løser problemet. Det er jo ikke sådan, at man ikke i dag kunne finde løsningen, hvis det ellers var, man var enige om, hvad det var, man ville søge om fra Københavns Kommune, som vi har hørt flere gange nævnt i dag. Det kunne man sagtens.

Jeg vil også sige, at det med, at man vil oprette en miljøzone bare i København, ikke er det, man alene skal forholde sig til her. Det skal også være sådan, at vi har ens krav hele vejen rundt i hele Danmark. Det skal ikke være sådan, at vi har ét sæt krav i København og et andet sæt i Aalborg.

Kl. 12.40

Det er i hvert fald vigtigt for Dansk Folkeparti, at vi bliver ved med at presse regeringen for

at få indført såkaldte miljøzoner, hvor man netop tager hensyn til, at de ældre lastbiler, som er de store miljøsyndere, selvfølgelig også bliver udfaset.

Men når hr. Martin Lidegaard så siger, at det er oppositionen, der presser på, vil jeg gøre opmærksom på, at det rent faktisk kun er Dansk Folkeparti. For jeg tror, at det står lysende klart for enhver, at De Radikale og de andre i oppositionen jo ikke engang kunne komme med et fælles valgoplæg. Så det er jo nok kun Dansk Folkeparti, der presser på for at få miljøzoner igennem.

Der vil jeg godt sige, at Dansk Folkeparti også har gjort nogle overvejelser om: Hvad er det så, vi kan gøre? Vi kunne f.eks. kigge lidt til Sverige, for at se, hvad det er for nogle miljøzoner, de har indført. Man udfaser nogle af de ældre lastbiler, hvor man siger: Vi går ind og ser på de EURO-normer, som vi ved eksisterer i dag. De helt gamle lastbiler op til måske EURO II-norm skal have en overgangsperiode, måske 1 år eller 2, til enten at få monteret partikelfiltre eller også til, at de simpelt hen får forbud mod at køre ind i byerne. Det var et skridt i den rigtige retning, man dermed kunne tage for at komme videre på det her område.

Men hvis vi kigger tilbage, kan vi jo se, hvad vi har gjort. Vi har jo gennemført afgiftsfritagelser for bl.a. svovlfri dieselolie for netop at begrænse partikeludslippet bl.a. i København og andre byer. Vi har sagt, at vi gerne vil være med til at presse på for at få de her EURO-normer, bl.a. EURO V-norm, indfaset så hurtigt som muligt i Danmark, men også i hele Europa, så vi kan få begrænset partikeludslippet.

I forbindelse med den seneste finanslov har vi også sagt, at partikelfiltre til biler bl.a. skal have en afgiftsnedsettelse, så man ikke skal betale afgift for det.

Så det er forkert, når der er nogle, der påstår, at der ikke bliver gjort noget på området. Der bliver gjort rigtig mange ting, men der kan gøres meget mere, det er vi enige i. Vi er enige i, at vi skal ind at se på, hvordan vi kan begrænse bl.a. partikeludslippet. Det er jo også derfor, at man, når man har en forsøgsperiode fra 2005 til 2008, skal komme i gang med nogle forsøg, hvor man tager hensyn til, at det er en tidsbegrænset periode, vi arbejder med.

Derfor hilser vi det velkommen, at ministeren har meddelt i dag, at man stadig væk arbejder positivt på at finde en løsning, hvor man får rettet op på de skævheder, der er på nuværende

tidspunkt. Derfor glæder vi os til efteråret til at se det lovforslag, som ministeren så vil fremsætte på det her område netop for at rette op på nogle af de her ting.

Men som sagt er der ting, man kan gøre i den videre proces, hvor man netop tager hensyn til dem, der har lastbilerne, men så sandelig også tager hensyn til, at de gamle partikelforurenere kommer ud af byerne så hurtigt som overhovedet muligt.

Tredje næstformand (Helge Adam Møller):

Der er foreløbig fire korte bemærkninger, og den første er fra hr. Per Clausen.

(Kort bemærkning).

Per Clausen (EL):

Jeg kan forstå på hr. Jørn Dohrmann, at han mener, der sker noget, men at der også kunne ske mere, og at det måske også kunne ske hurtigere. De to sidste ting er jeg helt enig i. Og det er også rigtigt, at der er sket lidt. Så jeg er helt enig med hr. Dohrmann.

Men synes hr. Dohrmann, når man nu snakker om miljøzoner, at det er godt nok og udtryk for, at Dansk Folkepartis pres er lykkedes, når der, flere år efter at man opfordrede kommunerne til at lave de her miljøzoner, og meget lang tid efter at Københavns Kommune kom med sin ansøgning, først går godt et års tid med at behandle ansøgningen, og så når man frem til, at det ikke er godt nok, og så kan enhver jo, der har forsøgt at følge med i den mødevirksomhed og den korrespondance, der har været mellem Københavns Kommune og Justitsministeriet og Miljøministeriet, efterfølgende konstatere, at der faktisk ingenting sker. Synes hr. Jørn Dohrmann så, at det er udtryk for, at det går godt nok, og at Dansk Folkeparti har haft den fornødne indflydelse?

(Kort bemærkning).

Jørn Dohrmann (DF):

Man kan jo godt nogle gange blive lidt bekymret, hvis det er, at Enhedslisten lige pludselig bliver for enig med Dansk Folkeparti. Men det gør jeg ikke i den her sag, for jeg tager det som et positivt udtryk, når man siger, at vi selvfølgelig har presset regeringen til at tage nogle initiativer på det her område. Vi er også enige i, at der skal gøres noget. Det ligger helt klart, helt fast.

Men jeg synes også, man skulle kigge på den måde, som Københavns Kommune, hvis vi lige tager dem ud, har ageret på i den her sag, hvor

de vil have partikelfiltre på alle køretøjer, også de nye, bl.a. dem, der kommer med EURO V-norm, som faktisk ikke har nogen udslip af partikler. Men dem vil man også have – det er beskrevet i udbudsmaterialet – partikelfiltre på. Det er jo fuldstændig forrykt, når der er andre løsninger, tekniske løsninger, når man laver motorer om. Altså bare det, at man får de to første EURO-normer ud, så er det lige ved 80 pct. af partikelfiltrene, man tager væk dermed. Det synes jeg er et rigtig godt skridt.

Kl. 12.45

(Kort bemærkning).

Per Clausen (EL):

Nu er der mange papirer i den her sag, også af teknisk karakter, men jeg mener, at Danmarks Miljøundersøgelser har lavet en gennemgang af de forskellige modeller, og der fremgår det med al ønskelig tydelighed, at det er rigtigt, at Københavns Kommunes model er den dyreste, men det er også den mest effektive.

Så er spørgsmålet bare: Hvor dårlig skal ordningen være, før hr. Jørn Dohrmann vil presse regeringen til at acceptere den? Altså hvor lille et antal mennesker skal blive syge, og hvor få af dem, der i dag dør af partikelforurening, skal ikke dø i fremtiden, før ordningen er dårlig nok, fordi hr. Jørn Dohrmann, når det kommer til stykket, måske lægger mere vægt på vognmændenes interesser end på sundhed og helbred i den her sag?

(Kort bemærkning).

Jørn Dohrmann (DF):

Jeg vil bare sige, at det er en helt forkvaklet måde at stille det her op på. Så skulle man jo også sige, at vi skulle have en læge stillet til rådighed for hver enkelt person her i Danmark, fordi det er mest sikkert for den enkelte, hvis der skulle ske et eller andet. Sådan kan man jo ikke stille det op, og derfor ved hr. Per Clausen jo også udmærket godt, at i den rapport, som han henviser til, er der nogle scenarier lagt ind, som man kan tage eller lade være.

Men jeg siger bare, at den mest effektive måde at gøre det på er ved at starte med de ting, der kan lade sig gøre, i stedet for at skrue forventningerne så højt op, at man ved, at man får et nej. Og det vidste Københavns Kommune udmærket godt, for de var ikke engang klar over, hvad de rigtig søgte. Så derfor mener jeg, at når man ikke går ind i det her på seriøse vilkår, kan man kun forvente at få et nej.

Vi vil gerne være med til, at der åbnes op for, at man kan få miljøzoner, men på en retfærdig måde, en måde, hvor erhvervslivet også kan leve med det, og hvor borgerne bliver de store vindere. Og det vil de blive med den måde, som jeg har lagt op til, og det tror jeg at selv hr. Per Clausen ville kunne se, hvis det var, han ville sætte sig ind i tingene og se på: Hvad er det for modeller, man bl.a. har søgt fra Aalborgs side, eller som man bruger i Sverige?

(Kort bemærkning).

Jytte Wittrock (S):

Jeg kunne næsten ikke lade være med at trække på smilebåndet, da man pludselig i Dansk Folkeparti ville have æren for de her indsatsområder. Det er næsten som en gentagelse af i fredags, hvor sejren havde mange herrer, men fiaskoen ingen. Den diskussion kunne man selvfølgelig tage en gang til, men den stod vist temmelig klart sidst.

Jeg har lyst til at stille Dansk Folkepartis ordfører et spørgsmål ud fra et citat fra i fredags, hvor man brugte som argument, at der ikke skulle indføres en ekstra skat, som Socialdemokratiet gerne ville indføre ad bagvejen. Det blev sagt af hr. Jørn Dohrmann i fredags. Det fik mig til at tænke på: Er det dybest set sådan, at en blokering lige nu for, at der kan tages det næste skridt, er grundet i, at man ikke kan løsgøre sig fra at bakke op om regeringens skattestop?

(Kort bemærkning).

Jørn Dohrmann (DF):

Jeg vil godt lige starte med at rette fru Jytte Wittrock: Med hensyn til hvem det er, der får tingene igennem, kan man jo konstatere, at det er Dansk Folkeparti, der står bag finansloven, hvor vi bl.a. nedsætter afgiften på svovlfri dieselolie; vi kan konstatere, at det er Dansk Folkeparti, der bakkede op om at nedsætte afgiften på partikelfiltrene; vi kan også konstatere, at det er Dansk Folkeparti sammen med regeringen, der afsætter 30 mio. kr. til en pulje, hvor man netop kan søge om midler til partikelfiltre.

Det siger jeg for bare lige at slå fast, at det er os, der har været med til det. Så hvis resten af oppositionen gerne vil tage æren for det, så er det op til dem, men det er os, der har gjort det. Det er jo fakta.

Vi vil gerne være med til at indføre de her miljøzoner, men det skal ikke være sådan, at det bliver en ekstra skat. For de nyeste biler, som egentlig overhovedet ikke forurener, vil Social-

demokratiet have indført, at de skal have et partikelfilter påmonteret, altså følge EURO V-normerne, og så er det, fordi man ikke ved, hvad der er teknik, og hvad der er ren teori.

(Kort bemærkning).

Jytte Wittrock (S):

Nu skal jeg ikke lade mig provokere til at tage den diskussion en gang til, for det historiske aspekt er jo altså ikke kun et spørgsmål om at gå 2 år tilbage i finanslovene.

Men jeg vil gerne have lov til at spørge helt klart: Hvad prioriterer Dansk Folkeparti højest, folks sundhed eller deres pengepung?

Kl. 12.50

(Kort bemærkning).

Jørn Dohrmann (DF):

Det står jo lysende klart, når jeg fortæller, hvad det er, vi har gjort: Vi har bl.a. nedsat afgiften på svovlfri dieselolie; vi giver et tilskud til partikelfiltre, sådan at folk kan søge fra en pulje på 30 mio. kr.; vi gennemfører en afgiftsnedsættelse på partikelfiltre på nyindregistrerede personbiler. Og så er det jo klart, at vi giver et tilskud til, at folk får en god sundhed i København, i hele landet. Det kommer alle til gode.

Derfor ligger det os meget på sinde, at vi får gjort noget ved miljøet, og det har vi gjort, lige siden regeringen kom til i 2001. Vi bliver ved med at lægge den linje, som vi hele tiden har haft, med, at vi gør en indsats for miljøet. Vi står ikke bare og snakker om det her i Folketingssalen, nej, vi gør noget ved det, og det kan man aflæse af finansloven.

(Kort bemærkning).

Steen Gade (SF):

Man kan jo høre, at hr. Dohrmann er en meget beskeden mand; han forlanger ikke så meget af tilværelsen. Jeg vil nu sige, at det her har været politik – men han siger selv, at han tager æren for det – siden den første Anders Fogh-regering tiltrådte, men som bare ikke er blevet til noget.

Nu vil hr. Jørn Dohrmann så ikke være med til det her forslag med den begrundelse, kan jeg høre, at Københavns Kommune har stillet helt urimelige krav, og så kommer hr. Jørn Dohrmann og siger noget om EURO IV- og EURO V-normer og sådan noget, og at der så skulle partikelfiltre på.

Men det er bare forkert, vil jeg sige til hr. Jørn Dohrmann. Hele hr. Jørn Dohrmanns argumentation er forkert. Det, der er hovedargumentet

bag Dansk Folkepartis nej, passer ikke. Det er bare en orientering.

Så vil jeg gerne høre, hvad hr. Jørn Dohrmann siger, når virkeligheden er helt anderledes end det, han har taget udgangspunkt i.

(Kort bemærkning).

Jørn Dohrmann (DF):

Jeg er helt sikker på, at når hr. Steen Gade går tilbage og kigger i de papirer, som var oplægget fra Københavns Kommune, vil han konstatere, at der var lagt op til, at alle skulle have det her filter. Derfor er jeg bare nødt til at spørge: Kan resten af oppositionen så tilslutte sig det, jeg sagde med, at man kunne starte med at tage de to første EURO-numre ud og så give en frist på 1 år til at få påmonteret filtre?

Det er vi bare nødt til at få et ganske klart svar på fra resten af oppositionen. Nu er det åbenbart lige pludselig ikke de sidste EURO-numre, der skulle være problemet, hvis det skulle være rigtigt, hvad hr. Steen Gade siger. Jamen så er vi jo næsten ved at have fundet en løsning på det her problem. Så hvad er problemet, hvis man tilslutter sig det, jeg lige har sagt?

Så ville vi kunne få de her miljøzoner inden for ret kort tid og dermed få løst de her problemer. Men det lader jo til, at man ikke har interessen fra oppositionens side til at indgå i en positiv dialog for at få løst problemet.

(Kort bemærkning).

Steen Gade (SF):

Nu ved jeg såmænd ikke, hvad ord man skal bruge, når det, hr. Jørn Dohrmann siger, bygger på en fæl, fejlagtig opfattelse af virkeligheden.

Det, som vi tager stilling til her i dag, er et forslag fra en samlet opposition om at indføre det, som Københavns Kommune har bedt om. Det, Københavns Kommune har bedt om, er partikelfiltre, men hvor man undtager tunge køretøjer, som opfylder EURO IV-normen. Hr. Dohrmann har jo argumenteret for, at bare man undtog nogle køretøjer, ville hr. Dohrmann gå ind for det, men det er jo det forslag, hr. Dohrmann tager stilling til i dag. Og så siger jeg, at så må hr. Dohrmann jo stemme ja, når vi slutter den her debat.

(Kort bemærkning).

Jørn Dohrmann (DF):

Jamen det er jo helt tydeligt, at hr. Steen Gade ikke lytter til, hvad jeg siger, for når man går op til EURO IV-normen, er man jo altså gået over

EURO II-normen. Det, ordføreren siger, hænger jo altså ikke sammen. Derfor er jeg nødt til at sige, at når man ligesom går ind og siger, at nu fjerner vi helt tidsbegrænsningen for det her, så mener jeg, at man da sagtens kan gå i gang, hvis det var, man ville begynde at arbejde positivt for at finde en løsning på hele det her problem.

Men vil hr. Steen Gade og resten af oppositionen være med til at se på den model, som man har brugt i Sverige? Det har jeg ikke fået et svar på, og det var det, jeg spurgte om.

Jeg mener, det er helt klart, at man skal have fundet en løsning. Og når justitsministeren har sagt, at det vil hun arbejde på at få fundet til efteråret, komme med et oplæg, få en diskussion om det, så ser vi på det oplæg, når det kommer. Men den løsning, som er lagt frem her, løser jo ikke det generelle problem, som hr. Steen Gade påstår den gør, og derfor er vi nødt til at have en samlet lovpakke, hvor man har belyst alle de problemer med ekspropriation og alle de andre ting.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Det er godt nok mange ord, hr. Jørn Dohrmann skal bruge på at forklare, at Dansk Folkeparti ikke vil noget som helst på det område.

Kl. 12.55

Men mysteriet begynder virkelig at sprede sig hernede i Folketingssalen, når hr. Dohrmann på den ene side siger, at han ønsker en ordning, hvor man for EURO I- og II-standarder, tunge køretøjer, indfører krav om filtre, men at man så på den anden side skal undtage nyere biler, der f.eks. lever op til EURO IV-standard. Det er korrekt forstået, tror jeg, at det er det, hr. Dohrmann foreslår. Det store mysterium er, at det er præcis det, vi også foreslår, så hvor er det præcis, uenigheden er?

(Kort bemærkning).

Jørn Dohrmann (DF):

Det, jeg mener, er, at man med hensyn til biler, der hører under EURO I- og II-normerne, får 1 eller 2 år til at eftermontere de såkaldte partikelfiltre. Efterfølgende skal der for de andre biler, som hører under EURO III- og IV-normerne – og sådan kommer man jo på et tidspunkt op til V- og VI-normerne – være en tidshorison for, hvornår de så skal efterleve de nye krav.

Man skal ikke sige, at det skal være partikelfiltre. Man skal gå ind og se på, hvad udslippet er fra den enkelte motor, sådan at vi ser på parti-

kelstørrelsen, for det kan løses på mange andre måder. Vi ved, at EURO V-normen slet ikke tillader det partikeludslip, som en EURO III-norm gør, og derfor er vi nødt til at have en overgangsperiode for ligesom at få det her indfaset for den, kan man sige, restriktive gruppe.

Men det er jo teknik, der her, og derfor er det vigtigt, at man får en god gennemgang af hele forslaget.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Vi er jo enige om, at fra EURO IV-normen og op efter bliver standarderne så gode, og der er indbygget beskyttelse med partikelfiltre, at så gælder der nogle helt andre ting. Det er vi helt enige om.

Jeg skal lige forstå, at det, uenigheden går på – altså grunden til, at Dansk Folkeparti på forhånd afviser at ville stemme for det her forslag – er en overgangsordning for EURO I- og II-normerne på 1 år. For jeg vil gerne sige, at hvis det er det, der skiller Dansk Folkeparti og os, altså at Dansk Folkeparti ønsker en overgangsordning for EURO I- og II-normerne på et års tid, hvis jeg hørte hr. Dohrmann rigtigt, eller 1½ år, hvis det er det, der skiller parterne, så tror jeg da måske, at det kan forhandles. Så kan vi måske blive enige om at gennemføre det, for så er vi da ikke længere fra hinanden end som så.

Men hvis ikke hr. Dohrmann kan svare bekræftende på det, kan man godt sidde tilbage med en fornemmelse af, at hr. Dohrmann måske slet ikke er interesseret i at finde en løsning lige nu. Det er den fornemmelse, der spreder sig lidt, for der er jo meget lidt forskel i det, vi vil – åbenbart, måske.

(Kort bemærkning).

Jørn Dohrmann (DF):

Det, jeg sagde dengang, var, at det var EURO I- og II-normerne, der pålagde de partikelfiltre. Hr. Martin Lidegaard går så helt op til EURO IV-normerne. Hvad så med EURO III-normerne? Her skulle man jo netop have lov til at køre. Det er jo der, uenigheden er. Jeg er kun ved EURO I- og II-normerne; 0-normen skal man jo også have udfaset. Så der er en stor uenighed, hvis man kigger helt nøjagtig efter det.

Tredje næstformand (Helge Adam Møller):

Der er ikke flere korte bemærkninger. Vi går videre i ordførerrækken til den konservative ordfører, hr. Christian Wedell-Neergaard.

Christian Wedell-Neergaard (KF):

Jeg har i en årrække i min studietid boet på Nørrevold, og man skal ikke være der ret længe for at vide, at behovet for at gøre noget ved luftkvaliteten i København er meget stort. Det var også mit udgangspunkt, da jeg deltog i en fjernsynsudsendelse vedrørende partikelforurening og dér sagde, at jeg havde en forventning om, at man relativt hurtigt kunne indarbejde Københavns Kommunes forslag og finde en løsning på, hvordan det kunne lade sig gøre.

Derfor er det naturligvis en skuffelse, at vi nu står i en situation, hvor forslaget ikke kan gennemføres. Jeg har fuld forståelse for baggrunden, nemlig at forslaget er baseret på en midlertidig ordning på 3 år, og at det kan have eksperimentiv karakter, og derfor må forslaget afvises.

Det er klart, at et forsøg naturligvis er midlertidigt, og bliver det gjort permanent, ja, så er det ikke længere et forsøg. Og en ordning med partikelfiltre vil påføre vognmændene en ganske stor økonomisk belastning, og det er klart, at det kan man ikke indeholde i en midlertidig løsning, som kun gælder for 3 år.

Jeg er enig med forslagsstillerne i, at situationen er alarmerende; jeg er enig i, at vi bliver nødt til at gøre noget, og at vi må sætte sundhed på dagsordenen, også her. At folk får astma og besværlig vejtrækning, er alt sammen resultatet af partikelforureningen i byerne.

KL 13.00

Det er klart, at vi ikke kan acceptere et forhøjet antal dødsfald, et stort antal hospitalsindlæggelser og et stort antal sygedage. Derfor er det rigtigt at beskæftige sig med miljøzoner, og det har regeringen også gjort siden sin tiltrædelse. Man har haft den politik igennem en periode. Miljøzoner blev indarbejdet i regeringsgrundlaget i 2003, altså det andet regeringsgrundlag i den første regeringsperiode.

Derudover har der været et samråd i Miljø- og Planlægningsudvalget. Under det samråd var både justitsministeren og miljøministeren til stede, og det blev tilkendegivet, at man måtte arbejde på hurtigst muligt at finde en hjemmel til, at det her kunne lade sig gøre. Siden er der så indkommet tilkendegivelser fra København, Frederiksberg, Aalborg og Århus om interesse for at etablere miljøzoner.

Miljøzoner må forventes at have en væsentlig økonomisk konsekvens for vognmændene. Der er regnet på de samfundsøkonomiske konsekvenser i DMU's rapport, og den viser, at man i de forskellige scenarier har ganske forskellig ef-

fekt, men at der, hvis man regner med den sundhedsskadelige effekt, er en positiv samfundsøkonomi i at etablere miljøzoner.

Derfor er jeg også glad for, at ministeren i dag har tilkendegivet, at man vil fortsætte arbejdet og forsøge at arbejde sig hen imod en egentlig lovgivning på området, således at man kan regulere dette ganske komplicerede område, som bl.a. omfatter, hvordan sådan et område skal afgrænses, og hvilke regler der skal være gældende. Det er vigtigt, at en sådan miljøzoneordning respekterer de reguleringer, der sker i EU, og de ordninger, der er vedrørende partikelforurening i den forbindelse.

Jeg tror på, at miljøzoner kan være med til at løse problemet, og jeg tror, at alle vil have gavn af det. Derfor er jeg glad for, at ministeren har tilkendegivet, at man vil fortsætte arbejdet med et egentligt lovarbejde omkring indførelse af miljøzoner.

(Kort bemærkning).

Steen Gade (SF):

Tak til hr. Christian Wedell-Neergaard for at have påpeget, at det danske samfund faktisk tjener penge på den investering, som både Venstres og Dansk Folkepartis ordførere i dag har prøvet at bilde befolkningen ind er noget, der koster os en hel masse. Vi tjener faktisk på den, den er en fordel for Danmark. Det er ikke bare et spørgsmål om at tænke på miljø og sundhed. Jeg synes, at det er en meget vigtig ting, der er blevet påpeget her.

Jeg vil spørge De Konservatives ordfører, om ikke han er bekendt med, at man faktisk på områder, der har med miljø at gøre, mange gange har indgreb over for private erhvervsdrivende, der er relativt langt større end det her, f.eks. da man greb ind over for tøjrenserierne og krævede ny teknologi. Det kostede procentvis meget mere for den enkelte renserier, end det her koster for de lastbilejere, vi snakker om.

Er De Konservatives ordfører bekendt med, at vi faktisk har langt skarpere indgreb på en lang række andre områder, hvor der er miljøhensyn indblandet?

(Kort bemærkning).

Christian Wedell-Neergaard (KF):

Ja, det er jeg bekendt med. Det har været sådan, at indgreb på miljøområdet kan have ganske stor effekt for dem, der bliver berørt. Men der er jo her tale om, at man vurderer en midlertidig ordning, og derfor er det klart, at med en mid-

lertidig ordning vil et indgreb have en ganske stor effekt for dem, der bliver berørt, og blive en væsentlig økonomisk byrde. De vil stå i en situation, som kan have ekspropriatorisk karakter, og derfor har man afvist forslaget fra Københavns Kommune.

(Kort bemærkning).

Steen Gade (SF):

Det er rigtigt nok, men det er faktisk ikke det forslag, vi behandler i dag, for vi har jo netop taget konsekvensen af den argumentation og sagt, at for at komme ud af den diskussion om, at det var en forsøgsordning, og at den derfor ikke kunne være så hård, så laver vi nogle permanente ordninger.

Så er det, jeg synes, at kæden hopper lidt af for hr. Christian Wedell-Neergaard, for så må alt, hvad hr. Christian Wedell-Neergaard har sagt indtil nu, jo føre til, at man vil være positiv over for at gøre det til en permanent ordning, ligesom vi gjorde med rensnerierne.

(Kort bemærkning).

Christian Wedell-Neergaard (KF):

Vi afviser naturligvis det her forslag, som det foreligger. Men vi ønsker, at der bliver lavet en permanent ordning, således at ministeren i det lovarbejde, der skal ligge til grund for det initiativ, arbejder med en permanent ordning for miljøzoner.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Det er ikke første gang, og det bliver næppe heller sidste gang, at hr. Christian Wedell-Neergaard har det svært med en sag.

Sagen er jo, at hr. Christian Wedell-Neergaard som De Konservatives miljøordfører et langt stykke ad vejen har utrolig fornuftige holdninger, men han er desværre i den situation, at hans parti er medlem af regeringen, der ikke har dem. Derfor må han igen stå og slå knuder på sig selv, for han går sådan set ind for alt det, som det her forslag indeholder, men har åbenbart fået besked på, at det ikke går: Vi skyder sagen til hjørnespark igen. Det må være utrolig frustrerende.

Nu skal hr. Christian Wedell-Neergaard ikke tage det personligt, men han er tilfældigvis miljøordfører for Det Konservative Folkeparti, hvis justitsminister netop har afslået et forslag. Derfor bliver jeg nødt til at spørge: Går Det Konservative Folkeparti ind for, at der skal filtre på tunge køretøjer efter EURO I-, II- og III-normer?

(Kort bemærkning).

Christian Wedell-Neergaard (KF):

Ja, det går vi ind for.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Hvis det er tilfældet, hvad er så problemet? For jeg går ud fra, at De Konservative også går ind for, at forureneren betaler, og at der selvfølgelig skal være en overgangsordning, hvor vognmændene kan få filtrene anbragt. Men hvis Det Konservative Folkeparti går ind for det, er det altså svært at forstå, hvorfor man vil afslå det her.

Det er klart, at man sikkert kan finde en bedre juridisk formulering, end vi har kunnet finde, og det er muligt, at man skal have en anden paragrafinddeling osv., men basalt set handler det om, hvorvidt man er klar til at indføre filtre på de her køretøjer eller ej, og det er jo et politisk spørgsmål.

(Kort bemærkning).

Christian Wedell-Neergaard (KF):

Vi er ikke uenige om de politiske intentioner, men den foreslåede lovændring er efter vores vurdering uegnet. Vi ønsker, at ministeren får mulighed for at gennemføre det her mere tilbunds-gående arbejde som forberedelse til en lovændring, og at man så tager et egentligt lovinstitutiv. Det synes jeg er helt berettiget.

Det er ikke noget med at slå knuder på sig selv. Det er ingen skade til, at vi er enige om de politiske intentioner. Så er vi ikke enige om, hvordan de skal gennemføres, men en regering har jo til enhver tid lov til at komme med et forslag, og vi tilslutter os, at det er den rigtige måde at gøre det på.

(Kort bemærkning).

Per Clausen (EL):

Jeg kan jo forstå, at pointen her er, og det er den positive udlægning, at regeringspartierne og Dansk Folkeparti stemmer imod det her lovfor-slag, fordi de til efteråret gerne vil tage æren for at gøre noget ved partikelforureningen, så hr. Dohrmann og hr. Wedell-Neergaard og de andre kan komme og sige, at de gør noget. Så håber man på, at alle andre har glemt, hvor lang tid der er gået.

Det, jeg synes også er pointen i den her diskussion, er, at det, der indtil i går var et eksempel på, at regeringen havde gjort noget, nemlig at man har indført en forsøgsordning, åbenbart

var en dårlig idé. Det var spild af tid. For det kan da ikke komme som en overraskelse for hr. Christian Wedell-Neergaard, at hvis man skulle gennemføre forsøg på det her område, ville det koste penge for vognmændene.

(Kort bemærkning).

Christian Wedell-Neergaard (KF):

Nu vil jeg sige, at jeg ikke har taget æren for noget som helst. Jeg har tværtimod helt ordentligt og redeligt fortalt, hvilken gang den her sag har haft, og det er vel ikke at tage æren.

Vi har hele tiden været bekendt med, at det her ville koste vognmændene penge. Men udgangspunktet var jo det samråd, der var i Miljø- og Planlægningsudvalget, hvor to ministre redegjorde for, at det kunne lade sig gøre at lave forsøgsordninger inden for den gældende lovgivning. Det har hele tiden været vores udgangspunkt, og derfor har jeg også tilkendegivet ønsket om relativt hurtigt at få en ordning i København.

Derfor er det da også en skuffelse, at det ikke kan lade sig gøre inden for de gældende rammer, og derfor må der nu skabes den nødvendige lovhjemmel til, at det kan lade sig gøre.

(Kort bemærkning).

Per Clausen (EL):

Det er selvfølgelig positivt, at regeringen nu vil tage initiativ til at fremsætte et forslag, der skaber lovhjemmel for det her. Men synes hr. Christian Wedell-Neergaard ikke, at det ser en anelse besynderligt ud, at man starter en proces tilbage i 2002, hvor man opfordrer kommunerne til at komme med forslag til forsøgsordninger, og hvor det så efterfølgende viser sig, at det forslag til en forsøgsordning, der kommer fra Københavns Kommune, i hvert fald ifølge Justitsministeriet er ulovligt?

Så viser det sig, at det nok ikke kan lade sig gøre at lave forsøgsordninger i København, der kan holde vand, og så bliver man nødt til at lave en lov.

Ville det ikke have været en meget god idé, hvis Justitsministeriet og andre, der har forstand på det her, allerede tilbage i 2002 eller bare i 2003 havde sagt, at det er nødvendigt at finde en permanent ordning, for det er den eneste måde, det kan lade sig gøre på?

(Kort bemærkning).

Christian Wedell-Neergaard (KF):

Set i bagklogskabens klare lys kunne det da have været en udmærket idé. Det er klart, at når to ministre i et samråd kommer med de intentioner, at de vil gennemføre en forsøgsordning, er det, fordi man på det tidspunkt har en klar opfattelse af, at det kan gennemføres inden for de rammer, man kender. Det viser sig så desværre, at det kan det ikke, og at man er nødt til at afvise det af formelle grunde, nemlig den ekspropriatoriske karakter.

Jeg synes, det er ordentligt og redeligt og retfærdigt, at det bliver gjort, men også, at man så arbejder videre med de intentioner, som vi jo åbenbart er enige om, nemlig ønsket om, at der skal gennemføres miljøzoner i byerne. Her kan vi jo sige, at de byer, København, Frederiksberg, Aalborg og Århus, som har søgt, får en mulighed for at lave det inden for rammerne af den lovgivning, som vi så senere vil se.

(Kort bemærkning).

Jytte Wittrock (S):

Når nu man har afsat de der 30 mio. kr. til at investere i partikelfiltre, og der p.t. kun er brugt 3 mio. kr., ser det jo ud, som om det ikke er gulerod nok. Jeg vil ikke andet end understrege, at vi er enige om, at der skal gøres noget, så mit spørgsmål går på, om det ikke bare er en lille smule irriterende og udtryk for en fodslæbende politik, at vi nu skal have det i udvalg.

Kan vi ikke konstatere, at den forhindring, der er lige nu, er, at det grundlovmæssigt ikke er i orden, hvis det er et forsøg? Forslaget i dag drejer sig ikke om et forsøg, men kører på, at vi gerne vil skabe lovmæssigt grundlag for, at man kan komme igennem. Er der så andre forhindringer ifølge Det Konservative Folkeparti, når man fjerner det med forsøg? Hvad er det så, der skal legitimere, at vi trækker tiden ekstra ud? Det forstår jeg ikke.

(Kort bemærkning).

Christian Wedell-Neergaard (KF):

Først vil jeg sige, at vi ikke trækker tiden ud, og vi er absolut ikke fodslæbende i den her sag. Vi har absolut intentioner om, at det her skal gennemføres og lykkes. Men der kan være visse forhindringer, og der har vist sig forhindringer, og derfor har det ikke været muligt at gennemføre det. Det er ikke muligt at gennemføre det på baggrund af oppositionens forslag.

Må jeg så ikke lige sige med hensyn til de 30 mio. kr. – det er nemlig et rigtig godt spørgsmål – at grunden til, at der ikke er træk på dem, naturligvis er, at der ikke er et krav om partikelfiltre. I det øjeblik der kommer et krav om partikelfiltre i visse områder, vil folk naturligvis efterspørge partikelfiltre og dermed ansøge om tilskud via den pulje.

Så den pulje er et meget godt eksempel på, at så længe der ikke er et krav om partikelfiltre i miljøzoner i byerne, er der heller ikke nogen, der efterspørger og bruger de penge, vi har afsat. Det er grunden til, at der ikke er træk på den ordening.

(Kort bemærkning).

Jytte Wittrock (S):

Jeg er glad for, at vi får belyst, hvad der også er af træghed i den her proces. Men jeg kan stadig væk ikke forstå, at man kan slippe af sted med at sige, at der er visse forhindringer. Hvad er det for »visse« forhindringer, ud over at det ikke kan være et forsøg?

Man må da kunne være lidt mere præcis, når man er klar til at sige fra over for det her. Eller er det bare en almindelig tradition for, at der er nogle, der holder sammen i politik, og andre, der ikke gør det? Er det kun det, der ligger bag lige nu?

(Kort bemærkning).

Christian Wedell-Neergaard (KF):

Vi har tilkendegivet, at vi ønsker en permanent ordening, som det er foreslået af oppositionen, men oppositionens forslag er uegnet til at gennemføre det. Derfor ønsker vi, at det her bliver undersøgt til bunds, og at der bliver en proces, således at vi ikke en gang til står i en situation, hvor det, vi foreslår, ikke kan gennemføres.

Kl. 13.15

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Tak til ordføreren.

Den næste ordfører bliver ifølge mit notat hr. Martin Lidegaard. Er det forkert? Skal vi ikke tage hr. Martin Lidegaard på talerstolen og så finde ud af, hvem der kommer senere? Der står Martin Lidegaard her på notatet, og jeg retter mig efter bogholderiet.

Er det overraskende? Det kan jeg ikke forstå. Den konservative ordfører har lige været på talerstolen, og Det Radikale Venstre er det parti, der følger lige efter Det Konservative Folkeparti.

Martin Lidegaard (RV):

Jeg er klar over det, men jeg havde fået den forståelse, at der kun var én repræsentant for forslagsstillerne, der skulle på talerstolen.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Det kommer senere.

Martin Lidegaard (RV):

O.k., jeg beklager meget forvirringen fra min side, men takker for ordet.

Da Det Radikale Venstre er medforslagsstiller til lovforslaget, kan vi – ikke overraskende – støtte det. Som det er fremgået af debatten i dag, er vi i Det Radikale Venstre ret frustrerede over, at vi har et så påtrængende miljø- og sundhedsproblem, og at der er gået så lang tid, uden at regeringen har foretaget nogen aktiv handling for at løse det.

Vi er frustrerede over, at det ikke er regeringen selv, der et kommet med et udspil, og at den nu henholder sig til, at det, vi kommer med, ikke er juridisk holdbart og bærende. Det er muligt, at justitsministeren har ret i den betragtning, men man kan så kun undre sig over, at justitsministeren ikke selv på et tidligere tidspunkt har taget initiativ til at forsøge at løse det her problem.

Jeg kan ikke lade være med at have en fornemmelse af, at det, det i bund og grund handler om her, er, hvorvidt det er et rimeligt krav at stille til ejerne af tunge køretøjer, der vil køre i f.eks. København, at de skal give deres bil et filter på, hvis det er en tilpas forurenende bil.

Det synes vi er et rimeligt krav. Vi synes, at forurenere betaler-princippet må slå igennem, og vi synes, at sundhedsproblemerne i København med mange hundrede døde borgere hvert år til følge er af en så graverende karakter, at der må kunne findes en fornuftig hjemmel til at få løst det miljø- og sundhedsproblem. Det er muligt, at vi ikke har fundet de juridiske spidsfindigheder i vores forslag, men grundelementerne burde være der.

At Dansk Folkeparti ikke engang kan finde ud af støtte intentionerne i det her forslag, på trods af at partiet åbenbart stort set mener det samme, synes jeg er frustrerende. Vi kunne meget let finde frem til et ændringsforslag, der gjorde, at vi kunne få det her vedtaget og få befriet borgerne i bl.a. København for de her problemer.

(Kort bemærkning).

Jørn Dohrmann (DF):

Det lyder, som om hr. Martin Lidegaard virkelig har sat sig ind i de her ting, så jeg vil godt spørge: Hvor stor er forskellen fra de her EURO IV- og EURO V-normer til EURO III-normer med hensyn til, hvor meget man reducerer partikeludslippet, når man skifter normer?

Det er jo meget vigtigt i den debat her, for vi går altså fra at have en EURO 0-norm, EURO I, II, III og IV. Så jeg vil godt spørge hr. Martin Lidegaard: Hvor stor en reduktion får man, når man går fra EURO III til EURO IV?

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Jeg må erkende, at jeg ikke er i stand til på stående fod at huske den bestemte procentsats fra EURO III til EURO IV.

Men det, jeg kan huske, er, at Københavns Kommune i forhandlingsoplægget til regeringen netop udtrykkeligt har undtaget EURO IV, nøjagtig som hr. Dohrmann ønsker det. For det er selvfølgelig rimeligt at sige, at når vi når en vis standard, og når vi kommer op i de nye køretøjer, som i forvejen er indrettet sådan, at partikelforeningen ikke er så voldsom som for EURO I og II, er det helt naturligt at tage dem ud. Det er hr. Dohrmann og jeg ikke uenige om.

Det er just derfor, at det undrer mig sådan, at Dansk Folkeparti stemmer imod det, for det, vi lægger op til, er netop at undtage EURO IV – og så selvfølgelig også i sagens natur EURO V og VI, og hvad der nu måtte komme. Så det er jo ikke der, vores uenighed er. Faktisk har jeg svært ved at se, hvor uenigheden er.

(Kort bemærkning).

Jørn Dohrmann (DF):

Til hr. Martin Lidegaards oplysning kan jeg fortælle, at der er 80 pct. reduktion, så det er nogle væsentlige procentsatser, vi taler om.

Jeg vil så spørge hr. Martin Lidegaard: Er det ikke korrekt, at man i den ansøgning, som fra første færd blev diskuteret med Københavns Kommune, talte om, at man ville have, at alle de her biler, altså også dem med EURO IV-normerne, skulle have partikelfiltre?

Hvis hr. Martin Lidegaard benægter det, vil han så ikke undersøge sagen, så han kan gå op og bekræfte, at det er rigtigt, og at der også var et 7-års-alderskrav med i det oprindelige forslag fra Københavns Kommune, som man diskutere-

de, og som er fuldstændig uholdbart? Det tror jeg også hr. Martin Lidegaard er enig i.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Nu har det her forslag jo været forhandlet siden 1997, så der foreligger sikkert flere forhandlingskitser.

Men det, vi har taget udgangspunkt i i det forslag, som vi diskuterer i dag, er, at EURO IV er undtaget, nøjagtig som hr. Dohrmann selv ønsker det. Derfor er det altså svært at komme til en anden konklusion end, at når det kommer til stykket, vil Dansk Folkeparti ikke. For sagen er præcis, at EURO IV er undtaget i den sidste forhandlingskitse, som vi tager udgangspunkt i i vores forslag.

(Kort bemærkning).

Erling Bonnesen (V):

Det er fint med nogle gode politiske intentioner om at få gjort noget ved miljøet, men jeg vil gerne spørge, om ikke ordføreren er betænkelig, når vi nu også hører, at der kan være forskellige juridiske problemstillinger i det, så man risikerer at bruge pengene på erstatninger i stedet for at lade dem få en miljøpolitisk effekt?

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Jeg har desværre ikke Justitsministeriet i ryggen, og hvis justitsministeren siger, at der er juridiske problemer i det, tager jeg selvfølgelig det til efterretning.

Men jeg kan bare ikke forstå, at regeringen ikke selv i løbet af de 4 år og 2 måneder, den har været ved magten, har spillet ud med et forslag, der kunne løse det her problem. Og jeg har svært ved at forstå, at man ikke kan indrette det lovforslag, vi har fremsat her, på en måde, så det kan bære igennem, så københavnernes ikke i et år til hver dag skal gå og indånde alle de her partikler, som vi ved er så sundhedsskadelige.

(Kort bemærkning).

Erling Bonnesen (V):

Når vi nu for lidt siden har hørt ministerens meget fine gennemgang af, hvorfor der er behov for at få det her kulegravet yderligere, lyder det næsten, som om vi nu kan spørge ordføreren, om ikke man kan støtte ministerens fortsatte arbejde med at få det kortlagt, herunder også at finde ud af, om det nu er partikelfiltre, der skal

til på de biler, der kører derude i dag, eller om man skal til at anvende andre metoder.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Jeg vil da være utrolig glad, hvis regeringen om et år endelig får gjort noget ved det her problem. Det tror jeg da alle vil være glade for.

Det, jeg bare synes er utrolig frustrerende og uforståeligt, er, at det er oppositionen, der skal komme med et lovforslag; at det er oppositionen, der gang på gang skal bede regeringen om at gøre noget; at regeringen ikke selv, på trods af at det står i regeringsgrundlaget, foretager sig noget, før den absolut får kniven på struben og bliver tvunget til at gøre noget for ikke at se helt ynkelig ud.

For det er jo en procedure, der betyder, at der går alt, alt for lang tid, før der sker noget, når oppositionen skal komme med ti forslag, før regeringen føler sig presset til at gøre noget. Det er det, der er frustrerende, ikke mindst for borgerne og de folk, som i mellemtiden når at dø af partikelforurening.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Tak til hr. Lidegaard som ordfører. Den næste ordfører er hr. Poul Henrik Hedeboe fra Socialistisk Folkeparti.

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Da SF også har opsamlingen ved hr. Steen Gade, skal jeg passe på ikke at tage for meget tid, så jeg vil virkelig forsøge at fatte mig i korthed.

Baggrunden for det her er en meget overraskende melding i en afgørelse fra Justitsministeriet, nemlig at forslaget fra Københavns Kommune havde ekspropriativ karakter. Det var lidt af et chok, for det er *ikke* noget, der sker mange gange, det er ikke særlig normalt.

Forslaget her har jo en baggrund i miljøkonsekvenser, og der er virkelig nogle sundhedsting at hente her. Vi ved, når vi snakker om Københavns Kommune, at der er astmaproblemer. Vi ved, at der er omkring 780 for tidlige dødsfald som en konsekvens af de her partikler. Vi ved, at der er en samfundsøkonomisk gevinst på 76 mio. kr. om året. Det er virkelig videnskabeligt velundersøgt, det her. Der er både en sundhedseffekt og positiv samfundsøkonomi i det, og der ligger et meget langt forløb bag, hvor den gode vilje har været til stede, og hvor løfterne har været der.

Jeg kan ikke lade være med at komme med en kommentar til hr. Jørn Dohrmann, som bygger hele sin argumentation på et forslag, som slet ikke er til diskussion i dag, og som faktisk snakker positivt for det lovforslag, der ligger her: Den ansøgning fra Københavns Kommune, som vi diskuterer, undtager lige præcis lastbiler med EURO IV-normer.

Med hensyn til det juridiske i det her er der fra et advokatfirma, Jon Palle Buhl, kommet en vurdering, som siger, at der faktisk ikke er ekspropriative problemer her. Den siger også, at med den praksis med langt større udgifter – som vi ved – på miljøsager og andre steder, end der opereres med her over for vognmænd, ligger vi virkelig på en fin kant og balancerer med hensyn til, om man dømmer det ekspropriativt eller ej. Det kan ikke undgå at give det indtryk, at regeringen altså sætter lastvognsøkonomi over samfundsøkonomi og over menneskeliv.

Jeg vil slutte med det her.

Kl. 13.25

(Kort bemærkning).

Erling Bonnesen (V):

Ordføreren fra SF giver udtryk for, at det er kommet som en stor overraskelse, at forslaget indeholder en række juridiske problemer. Ligger det så ikke lige for at spørge ordføreren, om man ikke selv ønsker at trække forslaget, inden det bliver hakket helt i stykker, så man netop kan følge ministerens planer om at få det undersøgt ordentligt og få frembragt et holdbart forslag?

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Det var bestemt en stor overraskelse, at man bedømte det her til at være ekspropriativt, for det er ikke særlig sædvanligt. Vi kommer så med det her forslag for at rydde en af de hindringer af vejen, som blev fremhævet som en af de største. Sammen med den vurdering, at vi virkelig ligger på kanten, hvor man juridisk kan dømme den ene vej eller den anden vej, gør det, at når vi flytter den her sten, må vi cirka være hjemme.

(Kort bemærkning).

Erling Bonnesen (V):

Når det nu er fastslået, at de penge, der er afsat i jeres forslag, risikerer at blive brugt til erstatninger i stedet for, var det så ikke bedre at sikre endnu en gang, at de penge, der nu er sat af, bliver brugt til at opnå miljøpolitiske resultater, altså at man dropper jeres forslag og følger mini-

steren, så vi får noget for pengene på miljøfronten i stedet for at risikere at bruge dem til erstatninger?

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

For oppositionen er det noget frustrerende at opleve, at det næsten er en gang »hvor lang tid kan vi trække den, før vi gør noget«. Det er ligesom det spil, vi er inde i. Derfor gør vi selvfølgelig noget. Når der kommer en afgørelse, som siger ekspropriativ karakter, og vi kigger på præmisserne for den, så hiver vi fat i den, der er mest afgørende, og siger: O.k., så løser vi den. For vi er ikke indstillet på at bruge pengene til udbetaling til ekspropriationer, vi er indstillet på at løse den her sag.

Så vi griber fat i det hjørne der og siger: Vi er med til at løse det. Det er lidt absurd, at det er oppositionen, der skal gøre det, og at det ikke er regeringen selv, der gør det, men når langsomheden breder sig, bliver vi nødt til at gøre noget for at få hurtighed i sagen. For det her er vigtigt.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Så siger vi tak til ordføreren og beder hr. Per Clausen om at komme på talerstolen som ordfører for Enhedslisten.

Per Clausen (EL):

På mange måder er det her grundlæggende en enkel sag, forstået på den måde at vi er bekendt med de sundhedsmæssige konsekvenser af partikeludslippet. Vi er også bekendt med de samfundsøkonomiske konsekvenser, der er af ikke at gøre noget. Vi er bekendt med de menneskelige konsekvenser af ikke at gøre noget, og vi har også indtryk af, hvad det vil koste at gøre noget. På alle de parametre er det entydigt, at der i flere år har været brug for en aktiv indsats for at stoppe det her udslip. På alle de områder har det været klart i flere år.

Det er oven i købet sådan, at det at gøre noget ved det her partikeludslip ville være i overensstemmelse med Venstres miljøpolitik, i hvert fald når den formuleres af hr. Vesselbo, som indimellem er Venstres miljøordfører. Her tales der jo meget om, at det er vigtigt at fokusere på miljømæssige handlinger, som forbedrer sundhed og forhindrer, at folk bliver syge. Så der er altså ikke noget at være i tvivl om.

Det var vel også derfor, at regeringen allerede tilbage i 2002 skrev til en række kommuner og

opfordrede dem til at lave forsøg på det her område. Og det var vel også derfor, at regeringen i sit supplerende regeringsgrundlag i august 2003 skrev, at regeringen ville imødekomme kommuner, som ønsker at oprette miljøzoner i byerne, hvor kun tunge køretøjer med partikelfiltre har adgang. Grundlaget for det her var regeringens partikelredegørelse af juni 2003.

Den her forsøgsordning blev ikke etableret, fordi der ikke var foretaget grundige undersøgelser og analyser. Justitsministeriet var involveret i arbejdet, og det fremgik klart, at det var muligt at gennemføre forsøg. Kommunerne gik så i gang med det, Københavns Kommune bl.a., og fremlagde forslag, der, som det nu er sagt af mange, undtog EURO IV og V. Man lagde snittet derunder og sagde, at her skulle der indføres partikelfiltre.

Det tog Justitsministeriet meget lang tid at behandle den sag. Når man tænker på, hvad justitsministeren senere har formuleret, hvor man får indtryk af, at det nærmest var indlysende, at det her ville være i fare for at være ekspropriation, kan det jo overraske, at det tog så lang tid.

Kl. 13.30

Det fik vi en redegørelse for, som vi dengang tog til efterretning, fordi både Justitsministeriet og Miljøministeriet sagde, at nu skulle vi tage det helt roligt, fordi der snart ville komme en ordning med Københavns Kommune. Det viste sig så, at det var ganske vanskeligt, og da vi fra oppositionens side syntes, at det i længden ikke var holdbart at gå videre ad denne her vej og gøre det til et juridisk spil – selv om jeg må erkende, at den her sag og Justitsministeriets vurdering af det juridiske indhold i det her jo bare er endnu et eksempel på, at det ville være godt at have en uafhængig juridisk vurdering af delovene, der bliver fremsat og vedtaget her i Folketinget – så valgte vi altså at fremsætte det her forslag.

Så kan vi jo bare konstatere, at lige præcis den dag, forslaget er til behandling, er regeringen så nået frem til, at der er brug for en lov, der sikrer det, som det her lovforslag også vil sikre, nemlig en permanent ordning. Der er bare, og heldigvis for det, en lang række juridiske og andre tekniske problemer, der skal undersøges først.

Så er det blot, jeg spørger mig selv: Hvad er forklaringen på, at regeringen ikke nåede frem til den her konklusion, i det mindste dengang man afviste Københavns Kommunes ansøgning om en forsøgsordning? Hvad er forklaringen på, at der skal gå så lang tid?

Jeg vil ikke begive mig ud i at sige grimme ting om, hvad man kunne have af opfattelser af, hvad der kunne være regeringens motiver. Det er bare uendelig vanskeligt – uendelig vanskeligt – at se anden forklaring, end at det her passer vognmandsbranchen ganske godt, men til gengæld er til skade for miljøet, til skade for sundheden.

At det så oven i købet udarter på den måde, at hr. Jørn Dohrmann fra Dansk Folkeparti er nødt til at opfinde – opfinde – et forslag for at argumentere imod vores forslag, siger jo bare noget om, hvor langt ud man kan komme, når man er blevet reduceret til regeringens skødehund i det her spørgsmål.

Vi kommer naturligvis ikke igennem med det nu. Der vil formentlig gå et år mere, inden vi får gjort noget ved den her udledning af partikler, mennesker vil blive syge, mennesker vil dø helt unødvendigt, men engang om et år vil vi måske gå i gang med at gøre noget ved det her problem, og det er da bedre end ingenting.

(Kort bemærkning).

Jørn Dohrmann (DF):

Nu når hr. Per Clausen siger, at jeg var nødt til at opfinde et forslag, så håber jeg ikke, at hr. Per Clausen tror, at det bare var en opfindelse rystet lige ud af ærmet. Den var velovervejet, og derfor er jeg nødt til at spørge hr. Per Clausen: Er det forslag, som jeg stillede, noget, hr. Per Clausen kan bakke op om, eller er det noget, man overhovedet ikke vil diskutere fra Enhedslistens side?

(Kort bemærkning).

Per Clausen (EL):

Jeg vil bare sige til hr. Jørn Dohrmann, at Københavns Kommunes ansøgning var – som jeg sagde – en ansøgning, som undtog EURO IV og V. Jeg har forstået hr. Jørn Dohrmann sådan, at han vil starte med også at undtage EURO-zone III. Det er jeg ikke enig i at man skal. Men jeg er enig med hr. Jørn Dohrmann i, at man godt kunne overveje at lave en overgangsordning, en indfasningsordning, selv om vi jo skal være klar over, at hver eneste dag, der går, hvor vi laver indfasinger af hensyn til vognmandserhvervet, har det altså konsekvenser for menneskers helbred.

(Kort bemærkning).

Jørn Dohrmann (DF):

Der har vi jo netop Enhedslisten igen med ultimative krav til deres forhandlinger. Det er der-

for, de aldrig får nogen resultater. Hvad med at tage de der skridt, der nu engang er mulige, bl.a. i Folketingssalen? Det er jo derfor, det hedder en forhandling og den slags ting. Man kan jo ikke bare tro, at man kan stille sig op på talerstolen og sige: Jeg vil have det hele af det forslag, som jeg repræsenterer. Man er nødt til nogle gange også at give lidt den anden vej.

Jeg har sagt, at vi ikke kan gå med til det, der er lagt frem her. Men vi er parate til at se på de forslag, de initiativer, der kan tages her, for vi ønsker også fra Dansk Folkepartis side, at der skal ske noget på området. Jeg kan så forstå, at Enhedslisten ikke ønsker, at der skal ske noget som helst.

(Kort bemærkning).

Per Clausen (EL):

Hvis det var sådan, at jeg troede, man her i salen kunne lave holdbare aftaler med hr. Jørn Dohrmann, så ville jeg selvfølgelig gerne gøre det. Men en forudsætning for at kunne lave aftaler er jo også, at man er i besiddelse af evnen til at høre, og når hr. Jørn Dohrmann reagerer på, at jeg står ultimativt fast, så må det være, fordi det er noget, hr. Jørn Dohrmann havde besluttet sig til at sige, inden han stillede det første spørgsmål. Pointen er, at jeg sagde: Enhedslisten mener ikke, at vi skal undtage EURO-zone III. Vi mener, at den skal med, men vi er åbne over for hr. Jørn Dohrmanns synspunkt om, at der kan være brug for en overgangsordning af hensyn til vognmandserhvervet.

Så ved jeg jo, at Dansk Folkeparti ligesom Enhedslisten også er klar over, at for hver dag, vi forlænger den overgangsordning, rammer det menneskers helbred. Jeg er sikker på, at når vi kommer til at snakke om det, kan vi godt finde ud af at lave en overgangsordning. Men det er sådan set hr. Dohrmann, der intet andet vil end at vente på regeringen. Og det må han så have lov til.

Kl. 13.35

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Så siger jeg tak til ordføreren og beder ordføreren for forslagsstillerne, hr. Steen Gade, bestige talerstolen.

Steen Gade (SF):

Jeg synes, at regeringen har en rigtig dårlig sag. Jeg vil også oven i købet sige en sjældent dårlig sag. Og det er ikke, fordi jeg er efter regeringen. Det kan godt være, fordi den her sag første gang

blev rejst i det danske Folketing i 1997. Der rejste jeg den. Man kan sige, at vi har haft beregninger og ting og sager siden i én lang strøm, men substansen i dag er sådan set den samme, som da vi drøftede det i 1997. Det var på baggrund af undersøgelser fra Ottawa i Canada, og de er sådan set bare blevet bekræftet gang på gang.

Men nu er det spørgsmålet om lovgivning, så vi laver en permanent mulighed for miljøzoner. Vi er enige om, at hvis vi griber ind her, så er det er en økonomisk fordel for samfundet. Det var i hvert fald, hvad den konservative ordfører sagde. Jeg hørte det ikke fra Venstres ordfører, for Venstres ordfører snakkede om en masse omkostninger. Men jeg regner med, at Venstres ordfører er enig i, at dette er en økonomisk fordel for Danmark. Det kan være, at man rammer nogle lastbilejere, men så må vi ned på, at det er det, det handler om. Hvis den klarhed ligger efter debatten, så kan vi sige: Ja, så er vi så langt.

Så er det spørgsmålet, om vi skal bruge filtre. Dertil sagde den konservative ordfører: Ja, vi skal bruge filtre. Vi skal have filtre i København, vi skal have filtre for normer, EURO-normer I, II og III. Ja, det er det, der står i det her forslag. Det var det, Københavns Kommune bad om. Og det her forslag vil gennemføre det.

Så sagde det konservative partis ordfører, at det skal være permanent. Det er jo det, det her forslag handler om, at vi skal over det argument med, at det er en forsøgsordning. Det er en permanentgørelse, vi har med at gøre i dag. Jeg vil gerne sige det til ministeren: Nu gør vi det permanent.

Til det juridiske hovedargument, da vi sidst havde debatten, og det er knap et år siden, det var i foråret, lige før vi gik på sommerferie i 2005, sagde ministeren, at det her ikke kunne lade sig gøre, først og fremmest fordi det var en forsøgsordning. Det sagde ministeren jo også loyalt her i sin gennemgang i starten af debatten. Det var hovedargumentet, siger ministeren nu, men der var også andre argumenter for, at man ikke måtte gennemføre det. Men det var hovedargumentet for, at vi ikke kunne lave miljøzonerne i København, fordi det var ekspropriativt, først og fremmest fordi det var en forsøgsordning.

Så er det, vi har sagt, at nu gider vi ikke længere høre på det. Nu har vi slået os sammen i oppositionen og lavet et forslag. Nu laver vi den permanent, den her. Så er vi da fri for det juridiske argument.

Men hvad er der så egentlig tilbage af argumenter for ikke at stemme ja til det her? Ja, hvis jeg ser bort fra nogle rodede kommentarer fra hr. Dohrmann, som man jo hverken kan få hoved eller hale på, så kan det være, Venstre er imod det, jeg siger her. Men Konservative er så åbenlyst ikke.

Så vil jeg spørge ministeren: Vi skal have en lovgivning, og når den nu skal være permanent, når den nu skal føre til, at der skal partikelfiltre på alt under EURO IV i København, sådan at Københavns Kommunes ordning kan gennemføres, hvor er så problemet? Ministeren har jo ikke løftet sløret juridisk. Jeg synes, at Justitsministeriet har en af de dårligste sager, jeg længe har hørt på i det danske Folketing.

Jeg tror, at der er lavet et elendigt arbejde, og jeg plejer ikke at sige den slags ting fra talerstolen. Jeg tror, der er lavet et elendigt arbejde op til det her tidspunkt, og jeg håber, at vi hurtigst muligt får nogle ordentlige meldinger fra Justitsministeriet, fordi Justitsministeriet for enden af den her diskussion bliver nødt til at lægge et forslag her i salen, for hvilket man godt kunne bruge de samme argumenter, som ministeren nu bruger imod vores forslag. Det kan være, der er lidt krøller på, det kan være, man laver lidt overgangsordninger, men så sig det da i dag, at der skal en overgangsordning til, så det ikke er ekspropriativt, eller sig i dag, at det er en anden paragraf, der skal til!

KL 13.40

Jeg ved ikke, om jeg får svar på det her i dag, men jeg har i hvert fald behov for at sige det. Så vil jeg sige, at jeg er sikker på, at alle forslagsstillere, som jo er hele oppositionen støttet af Hjerteforeningen, Astma- og Allergiforeningen, Kræftens Bekæmpelse, Dansk Lungeforening, Dansk Cyklist Forbund, Greenpeace, Danmarks Naturfredningsforening, Det Økologiske Råd, sætter det her forslag til afstemning i den her samling. Og vi stiller ændringsforslag til det her forslag, også om de juridiske konsekvenser og de juridiske betænkeligheder.

Så selv om ministeren nu vil bruge hele sommeren, kan jeg godt love ministeren, at ministeren ikke får fred de næste par måneder. Vi stiller spørgsmål, og jeg formoder, at ministeren vil svare loyalt.

(Kort bemærkning).

Jørn Dohrmann (DF):

Mig bekendt var det jo en socialdemokratisk regering med støtte fra SF, der regerede i 1997,

som hr. Steen Gade nævnte. Hvorfor blev det ikke gennemført der? Var der en eller anden særlig grund til, at man allerede på daværende tidspunkt åbenbart var håbløst bagud, eller jeg ved ikke, hvad det er for nogle ord, hr. Steen Gade ønsker at tage i sin mund, for der må da være en begrundelse for, hvorfor det ikke blev gennemført allerede i 1997. Det var først i 2001, at vi fik en ny regering, så man havde faktisk haft 4 år til at gennemføre miljøzoner i Danmark, hvis det absolut var det, SF ville på daværende tidspunkt. Man var jo parlamentarisk grundlag for den daværende regering.

(Kort bemærkning).

Steen Gade (SF):

Det er jo ikke alle, der er lige så langsomme som hr. Jørn Dohrmann, men det er måske heller ikke alle, der er lige hurtige. Da vi startede den debat i 1997 om partikelfiltre, tog det da tid. Det tager tid.

Det, jeg selv er lidt harm over, er, at vi står tilbage nu her næsten 10 år efter, at problemstillingen første gang er rejst i det danske Folketing og ikke har fået det ordentligt på plads. Til gengæld har vi så brugt tiden til at få det belyst, og det begyndte så allerede i den periode, som hr. Jørn Dohrmann henviser til, om det er det samme i Ottawa som i København med, hvor stort omfanget er, og hvad de økonomiske konsekvenser er.

Det er jo især de der konsekvenser osv., som nogle af ordførerne har været inde på som et problem. Jamen de er jo belyst, bl.a. fordi de er belyst af denne regering. Det er derfor, det er så morsomt at høre Venstres ordfører og hr. Jørn Dohrmann sige, at vi mangler at få belyst det. Det er jo den her regering, der har belyst netop de økonomiske konsekvenser. Det er her, vi har fået den samfundsøkonomiske analyse af det, som viser, at det her er en stor økonomisk fordel for Danmark.

(Kort bemærkning).

Jørn Dohrmann (DF):

Når nu hr. Steen Gade også siger, hvad bl.a. undertegnede har sagt, så har vi jo heller ikke fået et klart svar på, om hr. Steen Gade overhovedet synes, at det var et skridt i den rigtige retning at gå, hvad jeg har lagt frem som et forslag. Åbenbart ønsker man ikke at diskutere det her.

Vi må jo bare forholde os til, at uanset om det var den tidligere regering, der startede den her debat, eller om det er den her regering med støt-

te fra Dansk Folkeparti, så er det jo sket, der er jo taget nogle initiativer, bl.a. med at nedsætte afgiften på partikelfiltre for almindelige biler og nedsætte afgiften på svovlfri dieselolie og den slags ting. Altså, der er jo taget nogle initiativer, som gør, at man får mindre partikeludslip.

Vil hr. Steen Gade slet ikke anerkende den indsats, der er gjort på nuværende tidspunkt? Jeg er godt klar over, at der kan ske en større indsats, og det vil vi også presse på for sker. Men vil man slet ikke anerkende, at der er taget nogle skridt her?

(Kort bemærkning).

Steen Gade (SF):

Jo, det vil jeg da gerne anerkende. Jeg er sådan set et beskeden menneske, som tager hvert eneste skridt, der går i den rigtige retning, og jeg plejer faktisk også at være med til at gennemføre dem, så det gælder da også i de her sager. Selvfølgelig er der da sket nogle ting. At tænke sig, hvis der slet ikke var sket noget, siden man fik den klare dokumentation for, hvor mange mennesker der bliver slået ihjel af det her!

Men jeg har faktisk ikke hørt hr. Jørn Dohrmann have en plan for det her. Jeg har hørt hr. Jørn Dohrmann sige nej til det forslag, der ligger her, som ville føre til, at vi fik miljøzoner i København. Det er det, hr. Jørn Dohrmanns indsats i dag har handlet om at hindre, nemlig at vi får vedtaget miljøzoner i København.

Kl. 13.45

(Kort bemærkning).

Erling Bonnesen (V):

Jeg deler de gode intentioner om at få gjort noget ved miljøet også på det her område. Men nu er det netop lige kommet frem for et kort øjeblik siden, at SF's ordfører var overrasket over, at der i deres forslag var væsentlige juridiske problemstillinger, så det risikeres, at pengene bliver brugt til erstatninger i stedet for miljøfremmende ting.

Der vil jeg gerne spørge ordføreren, om ikke det bekymrer, at det kan gå sådan. Var det ikke bedre at få undersøgt tingene ordentligt, inden der bliver truffet en beslutning og vedtaget en lov?

(Kort bemærkning).

Steen Gade (SF):

Nu fik vi jo faktisk den samme redegørelse, som ministeren gav i dag, for trekvart år siden i Folketinget i et fælles samråd med miljøministeren.

Dengang var hovedsynspunktet bag at sige, at det var i strid med grundloven, at det var en midlertidig lov. Nu har vi så fjernet det. Nu er det ikke en midlertidig lov, nu er det en permanent lov, og så er det de to andre bitte små argumenter, der nu er blevet kæmpestore.

Jamen jeg skal sige det, som jeg helt ærligt mener det. Jeg tror ikke fuldt og helt på det, justitsministeren siger. Jeg tror ikke, vi har et grundlovsproblem af den karakter, som ministeren siger, og jeg tror, at ministeren kommer til at erkende det, når hun selv kommer til at fremsætte et nyt forslag. Jeg tror, der er gået koks i argumentationen.

(Kort bemærkning).

Erling Bonnesen (V):

Det må stå for ordførers egen regning at han ikke tror på det, der bliver fremlagt.

Går vi så til det tekniske, fremgår det også af nogle af bilagene, at det måske ikke bare er så klart, at der skal være partikelfiltre på de eksisterende biler. Det er muligt, ordføreren mener, at alt er undersøgt, men det fremgår i hvert fald af nogle af bilagene, at det ikke bare er en given sag, at det skal være filtre, men måske katalysatorer eller andre tekniske løsninger.

Så var det ikke også af rent tekniske grunde bedre, at vi fik det her undersøgt helt til bunds, inden at vi begynder at sætte initiativerne i værk?

(Kort bemærkning).

Steen Gade (SF):

Det kunne jo ske ved spørgsmål i forbindelse med at få det her lovforslag vedtaget.

Sagen er jo, at det, Københavns Kommune har bedt om, er det, jeg har sagt nogle gange, men jeg kan sige det igen, at der er taget hensyn til andet end partikelfiltre. Altså, det er jo EURO-normer, EURO IV. Det, Københavns Kommune har bedt om, er altså ikke det hele, kan man sige, de har faktisk taget hensyn til teknologiske ting.

Når jeg sagde det før om det svar, vi har fået fra ministeren, så var det, fordi jeg ikke synes, det er troværdigt. Det er det, jeg siger.

(Kort bemærkning).

Christian Wedell-Neergaard (KF):

I DMU's rapport fremgår det, at man med forskellige indsatsniveauer kan nå forskellige resultater, og der er jo tre scenarier.

I det første scenario er en gevinst på 160 mio. kr., men i det tredje scenario er det sådan, at effekten er 35 pct. og 41 pct. på de målte faktorer med en omkostningsprocent på 25 af det dyreste.

Hvordan forholder hr. Steen Gade sig egentlig til den prioritering, der skal ske, når vi skal vælge indsatsen?

(Kort bemærkning).

Steen Gade (SF):

Jeg har valgt at sige, at det var vigtigt at få det, som Danmarks største kommune har lagt frem, vedtaget. Selv inden for det kunne man jo godt have sagt, at det skal være skrappere end det, Københavns Kommune foreslår, og der har været nogle, der har sagt, det skulle være svagere.

Men jeg har også lagt vægt på, at så vidt jeg husker, var det en enig Borgerrepræsentation, herunder også de borgerlige partier, der stemte for beslutningen på Københavns Rådhus. Jeg har lagt vægt på, at det er den afvejning, der ligger.

Så har jeg også lagt vægt på, at ligegyldigt hvilken model man vælger, så er det en samfundsøkonomisk fordel, at samfundet ikke sætter penge til. Samfundet tjener under alle omstændigheder på det her, men vi har haft en debat, som om samfundet satte en hel masse til ved det, men det er helt forkert. Samfundet tjener på at gennemføre sådan set alle modeller, også nogle der er skrappere end den, Københavns Kommune har lavet.

(Kort bemærkning).

Christian Wedell-Neergaard (KF):

Man kan sige, det er rigtigt, at der er en gevinst ved alle modeller, men kan vi i virkeligheden have forskellige modeller i forskellige byer?

Sådan som jeg forstår det, så nærmer Aalborg sig scenario III og har derfor et andet indsatsniveau og har et andet ønske til indsatsen. Kan man altså forestille sig, at nogle kører efter den forkromede, og nogle kører efter lidt mindre?

Jeg anerkender helt, at der er en samfundsøkonomisk gevinst, uanset på hvilket niveau vi lægger os.

(Kort bemærkning).

Steen Gade (SF):

Jamen det synes jeg er et godt spørgsmål. Det ville jeg gerne vi havde drøftet i dag, for så havde vi nemlig været ved at drøfte, hvordan vi fik

det her gennemført, og det kan man da godt diskutere.

Kl. 13.50

Vi har jo så valgt, kan man sige, at lave en permanentgørelse af, at det kunne være forskelligt. Der kan man sige, at vi har masser af miljømæssig lovgivning, hvor der ikke er de samme krav forskellige steder i landet, så pr. tradition kunne vi godt gøre det, men det er da en overvejelse værd, om man skal have de samme krav.

Jeg hælder til det, som det her lovforslag sådan set vil indebære, nemlig at det er fair nok, at det er forskelligt, fordi forholdene godt kan være forskellige. Det er jo klart, at alle målinger har vist, at netop København har en særlig dramatisk situation, og derfor er jeg helt enig i, at Københavns Borgerrepræsentation er nødt til at fastholde i det mindste et forslag på det niveau, man har her.

Men det kan godt være, det skal være forskelligt, og det synes jeg er en fair diskussion. Jeg ville gerne, at det var det, vi skulle have drøftet i dag i stedet for den debat, vi har fået.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

Afstemning

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Miljø- og Planlægningsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (*Ophold*). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

6) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 33:

Forslag til folketingsbeslutning om en styrkelse af indsatsen mod partikler fra dieselkøretøjer.

Af Per Clausen (EL), René Skau Björnsson (S), Johs. Poulsen (RV) og Steen Gade (SF) m.fl. (Fremsat 10/11 2005).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Justitsministeren (Lene Espersen):

Beslutningsforslaget er fremsat af de samme partier, som står bag det lovforslag, vi netop har behandlet, og består af to dele.

For det første pålægges regeringen at sikre, at der udarbejdes forslag til modeller, der kan sikre nedslag i den grønne ejerafgift på dieselmotorer, der har eller påmonteres partikelfiltre og katalysatorer.

For det andet drejer det sig om at sikre, at storbyerne får mulighed for uden yderligere forsinkelse at etablere miljøzoner, hvor kun tunge køretøjer med filtre må køre ind.

Den første del af beslutningsforslaget vedrører kun personbiler, idet det udelukkende er ejere af personbiler, der betaler grøn ejerafgift. Indehavere af varebiler, turistbusser og lastbiler betaler derimod vægtafgift.

Som det fremgår af beslutningsforslaget, vedrører den anden del af forslaget, den om miljøzoner, alene de tunge køretøjer.

Jeg vil i det følgende behandle de to dele af beslutningsforslaget enkeltvis.

For så vidt angår beslutningsforslagets første del om udarbejdelse af modeller, der kan sikre nedslag i den grønne ejerafgift på dieselmotorer, der har eller påmonteres partikelfiltre og katalysatorer, har jeg indhentet en udtalelse fra skatteministeren, som har oplyst følgende:

Det fremgår af bemærkningerne til forslaget, at der skal nedsættes et hurtigtarbøje udvalg, der på 4 måneder kan komme med et forslag. Jeg skal i den forbindelse gøre opmærksom på, at der fra den 1. januar i år gives nedslag i registreringsafgiften for nye dieselmotorer med partikelfiltre. Nedslaget er på 4.000 kr. i afgiftsgrundlaget, det svarer til 7.200 kr. mindre i registreringsafgift på en ny personbil med partikelfiltre. Der er således givet gode økonomiske incitamenter til partikelfiltre på nye personbiler. Beslutningsforslagets forslag om at ændre i ejerafgiften betyder, at der i så fald også vil blive givet økonomiske incitamenter til eftermontering af filtre på brugte biler.

Regeringen er indstillet på at undersøge muligheden for at give nedslag i ejerafgiften for biler med partikelfiltre. Det fremgår af regeringsgrundlaget, at regeringen vil nedsætte et udvalg, som skal undersøge mulighederne for over en længere årrække at foretage en provenuneutral og miljøfremmende omlægning af den samlede bilbeskatning.