

Den næste sag på dagsordenen var:

**3) Første behandling af lovforslag nr. L 39:  
Forslag til lov om ændring af lov om miljøbe-  
skyttelse. (Partikelfiltre på køretøjer i kommu-  
nalt fastlagte miljøzoner m.v.).**

Af miljøministeren (Connie Hedegaard).  
(Fremsat 5/10 2006).

Lovforslaget sattes til forhandling.

## Forhandling

Kl. 14.20

### Eyvind Vesselbo (V):

Partikelforureningen er en af de værste miljøsyndere, vi har her i Danmark. Partiklerne fra dieselmotorer påvirker vores sundhed, partiklerne sætter sig i vores lunger og gør stor skade.

Det skal der gøres noget ved, og derfor afsatte regeringen i 2004 30 mio. kr. til påsætning af partikelfiltre på tunge køretøjer, specielt de biler, som skulle køre ind i eventuelle miljøzoner. Pengene blev bl.a. afsat med det formål at stimulere til oprettelse af miljøzoner, men ingen miljøzoner er blevet oprettet, og meget få af de 30 mio. kr. er indtil nu blevet udbetalt. Det er en stor skam; det var jo ikke meningen, at de mange millioner skulle ligge og samle støv på hylderne.

Men nu skal der altså ske noget. Med det her lovforslag bliver det nu muligt at oprette miljøzoner. De kommuner, som ønsker at oprette miljøzoner, skal herefter ikke ansøge om tilladelse.

Lovforslaget bestemmer, at i de etablerede miljøzoner må dieseldrevne lastbiler og busser, som er ældre end 7 år, kun anvendes efter den 1. juli 2008, hvis de har fået eftermonteret filtre. Det drejer sig om at opnå den maksimale reduktion af partikeludslippet, samtidig med at der tages hensyn til de økonomiske konsekvenser for vognmændene.

For at kunne dokumentere, at man har eftermonteret partikelfiltre på sin bil, skal den, når den skal ind i miljøzonen, have et miljøzonenmærke synligt monteret på bilen.

Det er vigtigt, at offentligheden inddrages i udpegningen af miljøzonerne og i de kriterier for udledning, som skal tillades, og det er vigtigt, at ministeren i forbindelse med den her lov får fastsat nogle regler, således at borgerne kan inddrages i dette arbejde.

Arbejdet med at oprette miljøzoner skal ifølge lovforslaget starte i 2007, men det kan først træde i kraft pr. 1. juli 2008.

Der er som nævnt ingen tvivl om, at oprettelsen af miljøzoner vil få en stor betydning for nedbringelsen af den sundhedsskadelige partikelforurening i de byer, hvor der oprettes sådanne miljøzoner. Der vil ske færre dødsfald på grund af partikelforurening.

Dette skridt, der tages her, kan ses som et skridt mere i arbejdet med at sætte ind mod forureningen fra transportsektoren i Danmark, og der vil komme flere initiativer. I samarbejde med EU vil der komme nye grænseværdier for forurenende stoffer, og der vil blive stillet flere krav om, at nye biler skal forurene mindre.

Det er vigtigt, at vi fortsat sætter fokus på den påvirkning, som miljøet har på det enkelte menneske. Vi må have bremset den forurening, som er med til at gøre mennesker syge. Derfor kan vi støtte forslaget.

Det er jo sådan, at forslaget nu kommer til behandling i udvalget, og der vil vi selvfølgelig arbejde på at få det gennemført, men jeg er også sikker på, at i de drøftelser, der kommer, vil der komme nogle input – også fra Venstre – til eventuelle justeringer af lovgivningen, sådan som den ligger i øjeblikket. Venstre kan støtte, at arbejdet med lovforslaget kører.

### Første næstformand (Svend Auken):

Tak til ordføreren. Så er der fire, der har bedt om korte bemærkninger til Venstres ordfører. Det er hr. Torben Hansen, hr. Steen Gade, hr. Per Clausen og fru Jytte Wittrock. Først hr. Torben Hansen.

(Kort bemærkning).

### Torben Hansen (S):

Jeg havde egentlig tænkt mig at starte et andet sted, men med hr. Vesselbos kommentarer til sidst i ordførertalen synes jeg da, at det ville være betimeligt her under førstebehandlingen, at hr. Vesselbo fra rigets højeste talerstol ville gøre rede for, hvad det er for nogle ændringer, Venstre vil have af den her lovgivning. Det synes jeg i allerhøjeste grad vi må have på bordet her og nu, i stedet for at det er sådan noget, man kommer lallende med i løbet af de kommende uger. Så jeg regner med, at hr. Vesselbo vil svare på det spørgsmål.

At Københavns Kommune er gået meget hårdt ind i det her, er noget, der fik nu afdøde Henrik Zahle til at lave et juridisk responsum,

hvor man konstaterer, at der ikke er tale om ekspropriativ karakter, i tilfælde af at det også er EURO III. Hvorfor vil Venstre ikke være med til, når der ligger et klart juridisk responsum, at stramme kravene, sådan som Københavns Kommune og Det Økologiske Råd og Danmarks Naturfredningsforening og alle andre gerne vil have det – dem, der bor inde i byerne, og dem, der er udsat for partiklerne?

Kl. 14.25

(Kort bemærkning).

**Eyvind Vesselbo (V):**

Det er klart, at jeg meget gerne vil svare på hr. Torben Hansens spørgsmål.

Der er nogle ting i det her lovforslag, som jo allerede drøftes, inden lovforslaget er kommet ud, og vi er åbne over for at tage en drøftelse af de problemstillinger, der rejses her. Et af spørgsmålene er bl.a., hvorfor det kun skal gælde de seks store byer. Vi vil gerne være med til at drøfte, om det eventuelt kunne gælde flere end de seks store byer. Umiddelbart kunne man have den indstilling, at alle de kommuner, som har lyst til at lave miljøcentre, skulle have mulighed for at gøre det. Det var en af de ting, vi kunne drøfte.

Så er der selvfølgelig spørgsmålet om implementeringstiden, altså gennemførelsestiden. Jeg sagde, at det skulle gennemføres pr. 1. januar 2007, men at det ville gælde fra den 1. juli 2008, og der vil vi gerne være med til at drøfte, om det er den rigtige tidsramme.

Med hensyn til det sidste spørgsmål ... ja, nu kan jeg jo ikke nå det.

**Første næstformand (Svend Auken):**

Jo, det er i orden.

**Eyvind Vesselbo (V):**

... vil vi også meget gerne være med til at drøfte bl.a. spørgsmålet om partikelfiltre, men også SCR-katalysatorer – om man kan kombinere de ting i forbindelse med miljøzoner.

(Kort bemærkning).

**Torben Hansen (S):**

Tak til hr. Vesselbo for svaret. Jeg synes da, det er fint, at der således bliver åbnet op, for den her lovgivning gælder jo kun de fem store byer, og rent faktisk gør eksempelvis Trekantområdet i deres hørings svar opmærksom på, at de også gerne ville have mulighed for at indføre de her miljøzoner. Så ville det være – havde jeg nær

sagt – fuldstændig tudetosset, hvis en lov forhindrede dem i at få et renere miljø. Så jeg be-  
tragter det, som Venstre siger, som et håndslag på, at vi kan få udvidet kredsen af dem, der kan lave miljøzoner og derved også få et bedre miljø for deres borgere.

Men jeg mangler stadig væk svar på spørgsmålet, der gik på, at regeringen har skåret det her lovforslag af, sådan at EURO III-normerne først kommer senere, og hvor jeg nævnedes, at Henrik Zahle i et juridisk responsum siger, at der ikke er tale om ekspropriativ karakter; det er en politisk vurdering, og det kan man gå i gang med med det samme. Vil regeringen og Venstre allerede nu være parat til at gennemføre det, som er det miljømæssigt mest rigtige for københavnere, ergo at vi også får EURO III med?

(Kort bemærkning).

**Eyvind Vesselbo (V):**

Det, jeg giver hr. Torben Hansen håndslag på, er det, jeg sagde i min tale, nemlig at jeg godt vil være med til at drøfte det, jeg har nævnt som eksempler på ting, der kunne ændres i lovgivningen.

Med hensyn til Henrik Zahles responsum mener jeg, at Justitsministeriet har lavet et glimrende arbejde her og har bedømt det også ud fra juridiske præmisser, og derfor mener jeg, det står fast.

(Kort bemærkning).

**Steen Gade (SF):**

Jeg lyttede mig til, at Venstre godt kan se, at det her forslag er alt for svagt. Derfor vil jeg i fortsættelse af det svar, som hr. Vesselbo har givet før, spørge, om det betyder, at man – ligesom en enig opposition – vil have, at vi samtidig også skal rense for NOx, at vi skal have mange flere lastbiler med, at vi også skal kigge på EURO IV-normer og have dem med, og at vi også skal have varebilerne med med en fast dato.

(Kort bemærkning).

**Eyvind Vesselbo (V):**

Nu lægger hr. Steen Gade mig ord i munden, jeg ikke har sagt. Jeg mener ikke, at det her lovforslag er svagt eller for svagt eller dårligt. Tværtimod mener jeg, at hr. Steen Gade ligesom jeg skal være glad for, at der altså nu kommer gang i de her ting. Men jeg synes da, det er vigtigt, at man, når man står her på talerstolen under førstebehandlingen, er åben og lægger de ting frem, som man godt vil være med til at drøfte,

og hvor man kan se, at her kunne der jo være en mulighed for, at der kunne komme et bredt forlig på området.

Med hensyn til spørgsmålet om NO<sub>x</sub> mener jeg, at jeg sagde ganske klart, at vi godt vil være med til at drøfte, om man, når man laver miljøzoner og kræver de her partikelfiltre, kunne tage SCR-katalysatorerne med ind i billedet i den sammenhæng, sådan at man på den måde kunne slå to fluer med et smæk. Men det er klart, at hvis det skal lykkes, skal man jo også kunne dokumentere, at tingene virker på den rigtige måde. Det er derfor, vi godt vil drøfte de her ting.

Kl. 14.30

(Kort bemærkning).

**Steen Gade (SF):**

Jamen glæden bobler over, for en enig opposition har nu presset på i snart 2 år for at få regeringen til at være med på den her linje. Så hvis det betyder, at regeringen er ved at skride, er det kun tilfredsstillende.

Er regeringen også indstillet på, at der skal være krav om partikelfiltre på mange flere lastbiler? Er man også indstillet på, at vi skal have en dato for, hvornår det her gælder varebiler? For varebiler er jo, når det kommer til stykket, de største bidragydere til partikelforurening i byerne.

(Kort bemærkning).

**Eyvind Vesselbo (V):**

Nu må jeg sige til hr. Steen Gade, at træerne ikke vokser ind i himlen. For jeg mener, at den måde, det her er afgrænset på med hensyn til bilmængden, altså de biler, lastbiler og busser, der er involveret i det her, er glimrende, og jeg mener også, at de juridiske aspekter er glimrende belyst i det.

Det, jeg koncentrerer mig om, er mere nogle af de administrative ting i det, men det er også det miljømæssige, altså omkring NO<sub>x</sub>-erne og omkring partiklerne. Jeg synes faktisk, det er lidt af et tigerspring det her. Nu har jeg været til flere møder, også i Københavns Kommune, hvor Klaus Bondam har sagt, at det her aldrig bliver til noget, og at han har ventet i 2 år på, at miljøministeren skulle give ham et svar, hvilket jo ikke passer. Dertil må jeg så også sige, at hvis man sidder og venter 2 år på at få et svar, så er man noget sløv.

Derfor har vi nu i regeringen taget initiativ til at få gjort det her, og det synes jeg hr. Steen Gade skulle bakke op om. Det er da fint nok at

presse på for yderligere ting, men jeg mener, at det her lovforslag er rimelig godt.

(Kort bemærkning).

**Per Clausen (EL):**

Jeg forstår, at hr. Eyvind Vesselbo sådan set er meget indstillet på at stramme op på lovforslaget på en række områder, men at han ikke er meget for at sætte tempoet op. Det er så, fordi Justitsministeriet har overbevist ham om, at der er en forstærket risiko for, at der kunne være tale om ekspropriation, for det er jo den formulering, man bruger. Man bruger ikke den formulering, at der *vil* være tale om.

Hvis hr. Eyvind Vesselbo nu tænker tilbage på sagsforløbet og Justitsministeriets forskellige meldinger om, at først skulle det være en forsøgsordning, for at det kunne lade sig gøre, og bagefter måtte det ikke være en forsøgsordning, for så kunne det slet ikke lade sig gøre, kan det så ikke få hr. Eyvind Vesselbo til at tvivle på, at Justitsministeriet altid leverer de rigtige svar?

(Kort bemærkning).

**Eyvind Vesselbo (V):**

Jeg har ikke nogen grund til at betvivle, at Justitsministeriet skulle komme med det rigtige svar. Det har jeg ikke oplevet at de ikke har gjort, i hvert fald ikke i de sammenhænge, hvor jeg har været med. Jeg kan godt tænke mig, at hr. Per Clausen og Enhedslisten har en generel mistro til alt omkring dem og specielt måske Justitsministeriet, men sådan har jeg det ikke.

Når hr. Per Clausen siger, at jeg egentlig ikke vil arbejde for, at det her går hurtigere, mener jeg, at hr. Per Clausen må have siddet og tænkt på noget andet på det tidspunkt, da jeg holdt min tale og uddybede med at sige, at jeg gerne ville være med at drøfte tidspunktet for implementeringen af det her.

Der står den 1. juli 2008, og der er nogen, der har spurgt mig: Hvorfor først den 1. juli 2008, kunne man ikke rykke det frem? Lad os drøfte det, lad os få argumenterne for, hvorfor det ikke kan, eller hvorfor det kan, eller hvordan det kan.

**Tredje næstformand (Helge Adam Møller):**

Så er det hr. Per Clausen for anden og sidste korte bemærkning.

(Kort bemærkning).

**Per Clausen (EL):**

Nu vil jeg jo ikke forsøge at lokke hr. Eyvind Vesselbo til at blive mistænksom over for Justits-

ministeriet. Det er ikke så godt, når man skal være ordfører for Venstre.

Men jeg synes nu alligevel, at de svar, vi har fået fra Justitsministeriet de sidste 4-5 år i den her sag, har været lidt vekslende, og det synes jeg måske godt kunne give anledning til, at man kunne komme lidt i tvivl om, hvorvidt det nu lige skulle være det sidste svar, man skulle tro på. Men lad det være.

Jeg forstår, at hr. Eyvind Vesselbo gerne vil overveje at fremrykke starten af den her zone, og det synes jeg er godt. Betyder det, at hr. Eyvind Vesselbo også tilsvarende vil kunne – hvis han nu fastholder, at det skal være sådan, at det skal ske gradvis, og sådan har jeg forstået, at hr. Eyvind Vesselbo synes, at det skal være – rykke det frem, sådan at man kan sige, at hvis man kommer i gang med første fase hurtigere, kan man også komme i gang med anden fase hurtigere?

(Kort bemærkning).

**Eyvind Vesselbo (V):**

Jeg har sådan set ikke snakket noget om, hvorvidt det skal være gradvis eller ikke gradvis. Det, jeg har fokuseret på, er, at der står i lovteksten, at man kan begynde at lave det i 2007, og så kan det implementeres, altså gennemføres, med virkning fra den 1. juli 2008. Jeg synes, at vi godt, når vi behandler det her i udvalget, kan drøfte, hvad begrundelsen er for, at det skal kunne gennemføres den 1. juli 2008, og om der er nogle muligheder for, at de kommuner, som virkelig gerne vil i gang med det her, kan gøre det hurtigere.

Kl. 14.35

(Kort bemærkning).

**Jytte Wittrock (S):**

Jeg sidder og undrer mig en anelse over forløbet her. Næsten alle de spørgsmål, som vi i hvert fald i Socialdemokratiet har haft til det her, har vi nu fået positive svar på af Venstres ordfører. Men hvad er det så, der mangler, for at man kan handle endnu hurtigere og direkte, når der er en viden, når kendsgerningen er der, teknologien er der, og vi ved, at det er en forfærdelig dårlig sag, som vi skal sætte ind over for? Hvad er det så, der reelt mangler fra Venstres side, for at vi ikke kan gøre det her og nu og ikke skal have den der etapevise indsats?

(Kort bemærkning).

**Eyvind Vesselbo (V):**

Nu kan jeg forstå, at fru Jytte Wittrock bliver lidt chokeret over, at jeg står her på talerstolen og fortæller, hvad Venstre mener om den her sag. Det plejer jeg at gøre, og at der er en overensstemmelse imellem synspunkterne og de falder lidt sammen med det, fru Jytte Wittrock mener, bør jo ske en gang imellem. Og det, jeg gør her fra talerstolen, er, at jeg åbner op for en debat, rækker hånden frem for et samarbejde, for jeg synes, at det er sådan en god sag, hvor vi burde kunne finde hinanden i stedet for at råbe i hver sit hjørne. For hvis vi er sammen om det her, tror jeg, vi når meget længere.

**Tredje næstformand (Helge Adam Møller):**

Det er fru Jytte Wittrock for sidste korte bemærkning.

(Kort bemærkning).

**Jytte Wittrock (S):**

Jeg opfatter det faktisk også, som om hr. Vesselbo rækker hånden frem, og derfor vil jeg gerne tage hele armen i første hug, for så behøver vi jo ikke at diskutere det i så lang tid. Hvis vi allerede nu er enige om, at det her skal have en maksimal indsats, og at vi skal yde det allerbedste, så kan det jo kun blive til et rigtig godt forløb, så jeg håber da, at det står til troende, når vi kommer til udvalgsarbejdet.

(Kort bemærkning).

**Eyvind Vesselbo (V):**

Ja, jeg kan love for, at det, jeg har sagt her, står til troende, men det betyder ikke, at fru Jytte Wittrock får hele armen.

**Tredje næstformand (Helge Adam Møller):**

Så skifter vi plads, for den næste ordfører er fru Jytte Wittrock.

**Jytte Wittrock (S):**

Med udgangspunkt i den sidste replik er jeg jo nødt til for en sikkerheds skyld at tage min ordførertale, som den er, for jeg har jo ikke fået hele armen.

Så vil jeg sige, som der står i mit papir, at lovforslaget her har været alt for længe undervejs. Allerede i partikelredegørelsen i 2003 lå der en klar anbefaling om at etablere miljøzoner, og en række kommuner, der allerede er nævnt her, har meget længe ønsket at etablere disse zoner og dermed tage hånd om det faktum, at der er en

veldokumenteret sammenhæng mellem partikelforurening, dødelighed og sygdom.

Den øgede dødelighed blandt børn og voksne på grund af luftvejslidelser, hjerte-kar-sygdomme og lungecancer er en kendsgerning, og den kræver en hastig og effektiv indsats for at begrænse luftforureningen. Og når det nu er så vigtig en sag, så påtrængende en sag, som vi tilsyneladende er fuldstændig enige om, hvorfor skal det så trækkes i langdrag? Med lovforslaget vil det efter vores opfattelse være alt for længe, op til 5-6 år, før den fulde effekt af det vil kunne ses. Det fremgår af lovforslaget, at en tredjedel af partikelforureningen fra vejtrafikken i de omtalte fem byer vil blive fjernet, når det er fuldt implementeret, og hvorfor så ikke få den virkning andre steder også? Men det kan jo være, at udvalgsarbejdet viser, at vi kommer længere, og det er kun udmærket, hvis vi gør det.

Men vi synes altså, vi skal være mere ambitiøse. Vi synes ikke, at vi kun skal have fem byer, og vi synes heller ikke, at det skal trækkes i langdrag. Vi synes, at man straks skal indføre krav om partikelfiltre på alle køretøjer, der opfylder både EURO I-, II- og III-normerne, og hvorfor ikke sætte en frist til f.eks. 2009 for de køretøjer, der har EURO IV-normen, og hvorfor ikke også stille krav allerede nu om de lette varebiler måske med virkning fra 2010?

Hvis det bliver meldt ud i tide – altså nu – så vil det jo sætte rammerne for de fremtidige vilkår, og så vil de erhvervsdrivende også kunne indrette sig på det som i alle andre former for erhverv.

Efter vores mening er der slet ingen grund til ikke at handle hurtigt og effektivt, når den viden, der ligger til grund for indgrebet, er så veldokumenteret og forsikrer os om, at en indsats vil reducere antallet af de tidlige dødsfald, forbedre folks levevilkår og nedsætte antallet af sygedage og hospitalsindlæggelser.

Kl. 14.40

Vi ville gerne have set flere ambitioner i selve lovforslaget – og mere konsekvens – men vi ser frem til en måske oven i købet mere konstruktiv udvalgsbehandling, end jeg havde set for mig, inden jeg stod her.

**Tredje næstformand (Helge Adam Møller):**

Tak til ordføreren. Ordføreren bedes blive stående, i hvert tilfælde et kort øjeblik. Hr. Christian Wedell-Neergaard for en kort bemærkning.

(Kort bemærkning).

**Christian Wedell-Neergaard (KF):**

Med risiko for at ødelægge den gode stemning vil jeg sige: Der har siddet en arbejdsgruppe under Justitsministeriet, som er kommet frem med nogle tidsfrister, som er fornuftige, og som er i overensstemmelse med, at der ikke her må opstå ekspropriation af rettigheder til at bevæge sig i byerne. Derfor er tidsfristerne 2009 og 2010.

Nu står fru Jytte Wittrock sådan med frihåndstegninger og laver nogle nye tidsfrister. Tror Socialdemokratiet, at det er for sjov, de har siddet i Justitsministeriet og er kommet frem til de her ting?

(Kort bemærkning).

**Jytte Wittrock (S):**

Jeg tror aldrig, at det er for sjov, at der arbejdes med sådan nogle ting, heller ikke i Justitsministeriet. Jeg tror bare, at man godt kunne stramme det noget mere, og så tror jeg, at der kunne laves en hurtigere plan, selv med et begrundet hensyn til erhvervet, når det nu er kendt teknologi – og det er det.

(Kort bemærkning).

**Christian Wedell-Neergaard (KF):**

Har fru Jytte Wittrock overblik over hele erstatningsspørgsmålet – altså om, hvorvidt der opstår ekspropriation af rettigheder i forbindelse med, at man forkorter fristerne? Her er der jo lagt op til en totrinsraket, hvor man først har de meget forurenende biler, de ældste, og så de lidt yngre biler og derved gradvis får gennemført en miljøzone, sådan som forslaget foreligger. Har fru Jytte Wittrock overblik over det?

(Kort bemærkning).

**Jytte Wittrock (S):**

Jeg har ikke juridisk overblik over det, men jeg læner mig op ad nogle oplysninger, som jeg kan forstå andre ikke tager for gode varer.

**Tredje næstformand (Helge Adam Møller):**

Så siger jeg tak til den socialdemokratiske ordfører, og den næste ordfører er ordføreren for Dansk Folkeparti, hr. Jørn Dohrmann.

**Jørn Dohrmann (DF):**

Når vi skal se på miljøbeskyttelse og miljøzoner, er det jo helt klart, at Dansk Folkeparti mener, at der skal ske noget på det område. Men vi mener også, at det forslag, som ligger her, også på flere måder er et slapt forslag.

Vi ved, at regeringen og Dansk Folkeparti har taget nogle initiativer til at bekæmpe partikelforureningen ved at afsætte nogle penge, som vognmændene kunne søge om. Det var de her 30 mio. kr. Det var ikke sådan det sted, folk ville søge allermost. Men vi kan konstatere, at i forslaget her står der, at det er biler, der er ældre end 7 år, der skal være omfattet af forslaget. På den anden side kan vi samtidig i forslaget se, at nye biler, som faktisk er blevet solgt allerede i sidste måned, nu inden for ganske få år skal have partikelfiltre. Så kan man sige: Er det rimeligt, at biler, som faktisk er helt nye, også skal have partikelfiltre på?

Jeg mener helt klart, at man bør gå ind og se på, om de ikke skulle have en frist på et par år mere, altså til 2012 for EURO III-normer, ligesom man har gjort i England, for at tage hensyn til det hele. Ellers får vi jo ikke hele paletten med.

Der var nogen, der sagde, at det her var den miljømæssigt mest rigtige løsning. Det var hr. Torben Hansen, der ligesom var inde på det spørgsmål til andre ordførere her. Der må man bare sige: Jamen det her er ikke den mest miljørigtige løsning, for så havde man taget alle biler og sagt, at det var personbiler, det var varebiler, og det var alle biler, som kørte inde i de områder her – eller også, hvis man vil gå mere radikalt til værks, så forbød man helt, at nogen kørte rundt i biler. Det er også en måde at gøre det på.

Men jeg mener, der er mange løse ender. Hvad gør man med udenlandske biler, hvis de kører med et forkert mærke på? De har godt nok sat et mærke på, og de kører med en bil, der kunne køre i miljøzonen, men hvem kontrollerer, at de overholder loven? Så derfor vil jeg sige, at der er mange, mange løse ender, som jeg ser det, i forslaget her.

Som det også står i forslaget, og det er blevet nævnt før: Hvorfor er det kun lige fem-seks byer, der skal være omfattet? Hvad med de andre byer, som er ved at vokse sig større? Det kunne jo sagtens være, at en by som Esbjerg eller Kolding, eller hvilken det nu kunne være, egentlig ønskede at indføre en miljøzone. Hvorfor skal de være afskåret fra den mulighed at kunne indføre en miljøzone?

Derfor mener jeg, at der er mange ting, som vi skal have diskuteret i udvalgsarbejdet her, fordi det er så vigtigt et emne, og det er vigtigt, at vi kommer videre, og at vi får de rigtige redskaber og selvfølgelig også giver industrien, bilejerne, et instrument, som de kan bruge til noget fremadrettet, så vi får de nye generationer af lastbiler

indført i Danmark hurtigst muligt. Det vil jeg gerne have.

Kl. 14.45

Men jeg synes heller ikke, man skal straffe dem, som virkelig har gjort noget for at bekæmpe forureningen. De, som har købt ny lastbil bare for en måned siden, bliver i hvert fald straffet nu med det lovforslag, som ligger her.

Vi glæder os til ligesom at få diskussionen, fordi vi mener, der er mange muligheder. Bl.a. var jeg inde på, hvem det var, der skulle kontrollere det her, og det kunne jo være en p-vagt, der havde mulighed for at kontrollere, om de nu også har de rigtige katalysatorer på, og om de nu har de rigtige certifikater og den slags ting.

Men det er helt klart, at Dansk Folkeparti går ind for, at vi får bekæmpet den partikelforurening, som foregår i de store byer, ikke blot i Danmark, men i hele Europa, og derfor gælder det om at gøre en god og en velovervejede indsats på det her område.

**Tredje næstformand (Helge Adam Møller):**

Tak til ordføreren. Vi går videre i ordførerrækken. Den næste ordfører er den konservative ordfører.

Var der en kort bemærkning? Undskyld, det havde jeg overset. Det er for at give ordføreren lidt ekstra motion. Vi har hr. Jørn Dohrmann på plads igen, for der var en kort bemærkning fra hr. Steen Gade. Værsgo.

(Kort bemærkning).

**Steen Gade (SF):**

Det er jo ikke nyt, at hr. Jørn Dohrmann egentlig ikke rigtig ønsker nogen skrap regulering her, men gør det ikke indtryk på hr. Jørn Dohrmann, at al dokumentation viser, at partikler er enormt sundhedsskadelige, og at vi får mange tidligere dødsfald, end vi ellers ville have fået? Gør det ikke indtryk på hr. Jørn Dohrmann – hvis vi tager NO<sub>2</sub>, som er det næstfarligste stof i forbindelse med luftforurening, og som giver bronkitis og skader lungefunktionen – at det kunne løses ved at lave meget skarpere krav omkring partikelfiltre og NO<sub>x</sub>-rensning?

(Kort bemærkning).

**Jørn Dohrmann (DF):**

Nu forstår jeg godt, hvorfor hr. Steen Gade måske ikke lige var så hurtig, for han blundede måske lige et øjeblik. Jeg sagde jo netop, at vi gerne ville gøre noget ved den her partikelforurening.

Det er helt klart, at vi ser det her som en stor opgave.

Jeg siger bare, at der er nogle af de ting, som der er blevet lagt op til i det forslag her, som jeg mener trænger til nogle justeringer. Vi har altid sagt, vi gerne ville gøre noget ved partikelforureningen. Vi har presset på mange gange, hvor vi har haft forslaget oppe her i Folketingssalen, for, at der netop skulle ske noget på det område her. Og nu kan vi da med glæde konstatere, at der er lagt et forslag på bordet her, der er et skridt i den rigtige retning.

Vi kan altid diskutere, om skridtet er langt nok, men skridtet er der, og derfor skulle vi jo gerne have forslaget til at lande, så vi alle sammen er mere eller mindre tilfredse.

(Kort bemærkning):

**Steen Gade (SF):**

Det, jeg reagerede på, var, at hr. Jørn Dohrmann sagde, at hvis de opfyldte EURO III-normerne, skulle der ikke partikelfiltre på. Det er jo sådan set det samme som at sige, at vi ikke skal gøre det, som vi ved vi kan gøre. Han sagde, at hvis en mand havde købt en ny lastbil, skulle han ikke risikere at komme til at sætte partikelfiltre på. Hvis hr. Dohrmann har det synspunkt, er det jo fordi, hr. Dohrmann *ikke* mener, at vi skal gøre det så effektivt, som vi kan.

(Kort bemærkning):

**Jørn Dohrmann (DF):**

Det er jo igen et klart bevis på, at hr. Steen Gade ikke lytter. Jeg sagde, at det ikke var der, man skulle starte med at kræve partikelfiltrene sat på. Jeg sagde i min ordførertale, at på andre områder siger man om de gamle køretøjer, som har absolut flest partikler i deres udstødning, at der må gå 7 år, inden de får partikelfiltre på. De nyeste køretøjer, som er blevet solgt helt frem til i sidste måned, vil man så forlange at der skal være partikelfiltre på i 2010. Jeg siger bare: Det er forkert prioritering, som jeg ser det.

I andre lande har man prioriteret anderledes, og der er det i 2012, man forlanger EURO III-normerne opfyldt. Det synes jeg er mere afbalanceret, og det er bare det, jeg hentyder til.

Jeg har ikke sagt, at vi helt skulle undgå at få partikelfiltre på de køretøjer. Det er helt forkert, hvis hr. Steen Gade vil påstå, at det skulle være noget, jeg har sagt, for det har jeg aldrig sagt. Jeg vil gerne have partikelfiltre sat på bilerne, men

jeg vil også gerne opprioritere de områder, hvor vi har absolut størst partikeludslip. Det er der, vi hurtigst skal sætte ind.

**Tredje næstformand (Helge Adam Møller):**

Så er der kommet yderligere to korte bemærkninger. Først hr. Torben Hansen.

(Kort bemærkning):

**Torben Hansen (S):**

Nu har jeg hørt hr. Jørn Dohrmanns ordførertale og svaret på de spørgsmål her. Jeg synes måske, det virker lidt usikkert, hvad Dansk Folkeparti egentlig vil. Kort og godt: Vil Dansk Folkeparti være med til, at det lovforslag, der ligger her, bliver strammet op, således at det kommer op på det niveau, som Københavns Kommune så inderligt beder Folketinget om? Vil Dansk Folkeparti være med til at stramme lovforslaget op? Det kan besvares med ja eller nej.

Kl. 14.50

(Kort bemærkning):

**Jørn Dohrmann (DF):**

Hvis man havde lyttet til debatten her, ville man være ganske klar over, at Dansk Folkeparti synes, der skal ske justeringer af lovforslaget, som ligger her, sådan at der er flere byer, der kan få lov til at etablere miljøzoner. Der er flere steder, hvor man skal ind og se på, om det er de rigtige prioriteringer, man har lagt til grund, når man skal beslutte, om det kun er lastbiler, der skal have de her partikelfiltre, eller om man skal gå ind og se på, hvordan strukturen udvikler sig inden for transport. Hvis man belaster store lastbiler, får vi så mange flere små lastbiler?

Var det så ikke en mulighed, at man også gik ind og så på, hvordan vi får taget højde for, at vi ikke bare får flyttet transporten på det område her? Hvorfor er der ikke flere, der skal have partikelfiltre på?

Som jeg ser det, skal der derfor ske en ret stor tilpasning, så der er en fleksibilitet i forslaget, og dermed kan jeg ikke svare ja eller nej til, at det bare bliver det, som Københavns Kommune ønsker, for så skal man jo vide helt nøjagtig, hvad det er for et forslag, Københavns Kommune har lagt frem.

**Tredje næstformand (Helge Adam Møller):**

Så er det hr. Torben Hansen for anden korte bemærkning.

(Kort bemærkning).

**Torben Hansen (S):**

Jeg kan forstå på Dansk Folkepartis ordfører, at der er tale om justeringer, men jeg kan reelt ikke finde ud af, om der menes justeringer op eller ned.

Det er sådan, at der i høringsmaterialet ligger syv eller otte sider fra Københavns Kommune, hvor de gør tindrende klart, hvad det er, de mener der er nødvendigt i forhold til beskyttelsen af deres borgere. Det er jo det, det her drejer sig om. For Københavns Kommune er det mere end 1 million borgere. Og så er der også alle de andre byer.

Det, jeg beder Dansk Folkepartis ordfører om at forholde sig til, er ikke, om det er justeringer. Det er: Vil Dansk Folkeparti være med til en stramning af det her lovforslag efter de forslag, der ligger fra Københavns Kommune? Det er det spørgsmål, jeg gerne vil have svar på.

(Kort bemærkning).

**Jørn Dohrmann (DF):**

Jeg er sikker på, at når vi kigger det hele igennem, er der stramninger, som står på Københavns Kommunes ønskeliste, og som også vil kunne komme med i lovforslaget her, men vi kan jo bare ikke gå så vidt som til at sige, at nu tillader vi ekspropriation, bare fordi det er det, Københavns Kommune ønsker på området. Det kan jo ikke lade sig gøre. Men jeg kan jo spørge hr. Torben Hansen: Vil hr. Torben Hansen nu gå ud og sige til den danske befolkning, at man slet ikke må køre i bil mere, fordi det er det mest sikre, at man slet ikke kører i bil, for så får vi ingen partikler i luften?

Altså, der er jo mange måder at stille det her op på. Jeg mener bare, vi skal have en seriøs debat om, hvor langt vi kan gå med de her forslag, og bl.a. diskutere, hvornår det er, vi skal sætte ind. Er det over for de nyeste biler, hvor det er de færreste partikler, der ryger ud? Er det der, vi skal prioritere den største indsats, eller er det i forbindelse med de ældste biler, hvor vi kan tvinge ejerne til at få partikelfiltre?

Der mener jeg helt klart, at det er Dansk Folkepartis linje, at vi tager de ældste biler, hvor det kan lade sig gøre, og hvor vi får størst effekt af de penge, vi investerer i bl.a. filtre og den slags ting. Derfor er det vigtigt for os, at vi prioriterer i den rigtige rækkefølge.

(Kort bemærkning).

**Per Clausen (EL):**

Jeg vil prøve at stille et spørgsmål for at være helt sikker på, at jeg forstår det her rigtigt.

Altså, hr. Jørn Dohrmann er sådan set indstillet på, at det ville være en god idé at se på, om man får varevogne og mindre lastbiler med under den her ordning, også for at undgå, at man laver en u hensigtsmæssig omlægning af transporten, som måske har nogle andre dårlige bivirkninger. Det synes jeg lyder udmærket.

Så forstår jeg også, at hr. Jørn Dohrmann er optaget af, at der bliver grebet hurtigt ind mod de ældste lastbiler. Med hensyn til det tidspunkt, man starter det her på, betyder det så, at hr. Dohrmann er indstillet på, at det kunne man godt rykke frem, og at man så kan vende tilbage til det med de nyere lastbiler? Jeg spørger, bare for at være sikker på, at der faktisk er nogle klare udtalelser fra hr. Dohrmann om, at der på de her områder er en vilje til at gøre det, som jeg vil kalde at stramme lovforslaget op.

(Kort bemærkning).

**Jørn Dohrmann (DF):**

Det er jo netop derfor, jeg mener, at vi bl.a. har førstebehandlingen og udvalgsarbejdet; det er for at få klarlagt: Hvad er det, der kan lade sig gøre? Hvis der ikke er noget til hinder for at sætte det i gang før, hvorfor skal man så ikke gøre det? Hvorfor skal man så absolut vente til den sidste dag?

For Dansk Folkeparti gælder det om at få de partikler udryddet så hurtigt som overhovedet muligt, men der skal bare være proportion i det, med hensyn til hvornår man laver indsatsen. Er det de nyeste biler, som vi har solgt indtil sidste måned – her gælder altså EURO III-normer – vi skal starte med at prioritere og bruge en masse energi og midler på, altså kroner og øre, eller er det ved de ældste biler, vi skal starte?

Jeg så gerne, at vi fik varebilerne med. Hvorfor skal de gå fri af det her? Hvorfor skal personbilerne egentlig gå fri? Det synes jeg egentlig er et væsentligt spørgsmål. Men det er jo nok, fordi man rammer for mange vælgergrupper, hvis man lader personbilerne høre med her.

Jeg synes bare, det er vigtigt, at vi får partiklerne ud af byen så hurtigt som overhovedet muligt.



**Tredje næstformand (Helge Adam Møller):**  
Så er det hr. Per Clausen for sidste korte bemærkning.

(Kort bemærkning).

**Per Clausen (EL):**

Det skal da ikke skorte på støtte fra Enhedslisten, hvis hr. Jørn Dohrmann vil gå så vidt som til at kræve stærkere indgreb over for bilkørsel i Danmark. Jeg tror bare, at vi i den her sammenhæng nok skal passe på, at vi sørger for at holde os der, hvor der stadig væk kan være en slags flertal for det, der kommer ud af det i sidste ende. Det synes jeg er en vigtig pointe.

Men jeg vil så bare stille hr. Jørn Dohrmann et spørgsmål mere, og det er om de nye biler. Er hr. Jørn Dohrmann indstillet på, at vi også f.eks. kigger på det partikeludslip, der er fra EURO IV-niveauet – hvor man jo godt nok siger, at det kun er 10 pct. af det, der er fra EURO III-niveauet og sådan noget, og det samme, som hvis der er partikelfiltre – hvis de undersøgelser viser sig at være rigtige, som tyder på, at der faktisk er et problem med EURO IV-niveauet, som kan løses?

Så er jeg helt med på, at hr. Jørn Dohrmann selvfølgelig har en eller anden form for pointe, når han siger, at vi starter med de ældste biler først, men det ligger vel også i lovforslaget. Det er mest sådan tempoet, man kan diskutere.

(Kort bemærkning).

**Jørn Dohrmann (DF):**

Jo, men der er det jo så, jeg mener kæden hopper af for mange, når de siger, at de gamle biler kan være 7 år gamle, inden man begynder at gøre en indsats over for dem. I forbindelse med de nye biler går der kun 3-4 år, før man gør en indsats. Der mener jeg, at prioriteringen er forkert.

Jeg mener også helt klart, at man skal gå ind og se på, om der er andre områder, hvor vi vil få lige så meget effekt ud af at gøre en indsats. Med hensyn til det der med at gå efter EURO IV-normer, altså de helt nye biler, vil jeg sige, at det er klart, at det kommer på et eller andet tidspunkt, hvor vi også skal reducere deres udslip af partikler. Men det er ikke dem, der står øverst på min liste, når man skal lave indsatsen – så er det altså der, hvor vi har det største udslip.

Det kan godt være, at når vi får reduceret det for lastbilernes vedkommende, så kommer varebilerne – der, hvor der er det største udslip. Så mener jeg helt klart, det er der, man skal prioritere sin indsats, fordi det er der, man har den

største miljøeffekt. Det er der, man hjælper flest folk i byerne, i stedet for kun at tage en lille gruppe, som man lige pludselig vil jage. Nu er det så chaufførerne, lastbilejerne, man jager, og senere er det måske gulpladebilejerne, man jager, og sådan fortsætter Enhedslisten og Socialdemokratiet med at jage bestemte grupper. Det er ikke det, jeg bryder mig om. Jeg synes, vi skal have en afbalanceret miljøpolitik, hvor vi får partiklerne ud af byen så hurtigt som muligt.

**Tredje næstformand (Helge Adam Møller):**

Nu kigger jeg endnu en gang rundt i salen, så jeg ikke har overset nogen. Det har jeg ikke. Tak til ordføreren. Næste ordfører er den konservative ordfører, hr. Christian Wedell-Neergaard.

**Christian Wedell-Neergaard (KF):**

Jeg kan forstå, at fru Jytte Wittrock følte, der var en vis forvirring. Men fru Jytte Wittrock valgte alligevel at holde sin egen tale, og det tror jeg også jeg vil gøre. Som regeringsordfører er der jo tradition for at forsvare regeringens forslag, så det projekt vil jeg kaste mig ud i.

Skulle vi så ikke se at komme i gang med disse miljøzoner? Al tale om hurtigere implementering osv. har jo været drøftet i forbindelse med lovforslagets fremsættelse, og jeg må i hvert fald sige, at jeg er helt tryk ved, at det lovforslag, som er fremsat, er den bedst mulige måde at implementere miljøzoner i Danmark på.

Jeg hører nemlig til dem, som anser partikelforureningen for at være et af de væsentligste tilbageværende miljøproblemer, og jeg mener helt klart, det er noget, vi skal gøre noget ved. Vi Konservative kan støtte, at der nu laves et lovforslag, som gør det muligt at implementere miljøzoner. Jeg vil anbefale, at vi holder os til lovforslaget, og at vi implementerer det nogenlunde i den form, som det ligger i.

Med hensyn til miljøzoner i større danske byer har det været drøftet, om man kunne tale om flere byer. Der er jo København, Frederiksberg, Århus, Aalborg og Odense, og jeg vil sige, at det at tale om flere byer ikke rigtig giver nogen mening, fordi der jo er tale om de centrale byer; og hvilke lastvogne er det, der ikke engang imellem kommer nogle af de steder? Derfor må det jo være sådan, at her har vi langt hovedparten af problemet.

Det er altså et krav om partikelfiltre på tunge køretøjer – busser, lastbiler osv. – og man skal huske, at lovforslaget er lavet på baggrund af ønsket fra kommunerne.

Kl. 15.00

Under forudsætning af at alle fem kommuner indfører miljøzoner, vil det betyde 15-20 færre dødsfald og langt færre sygedage, et resultat, som jeg synes er rigtig flot.

Den 1. juli 2008: Alle biler ældre end 7 år bliver eftermonteret; den 1. juli 2010 alle biler ældre end 4 år. Derved kommer vi også helt uden om spørgsmålet om ekspropriation, som vi har været inde på i debatten, og som har været grundigt behandlet.

Men det er jo ikke sådan, at man ikke kan komme i gang. Så snart dette lovforslag er vedtaget, kan man gå i gang med den geografiske udpegning af, hvad der skal være inden for zonen, og hvad der skal være uden for zonen, og i den forbindelse kan man jo inddrage lokale i debatten, så man får en tilfredsstillende og passende afgrænsning af miljøzonen. Så det vil altså sige, at selve det konkrete arbejde med indførelse af miljøzoner kan starte allerede i begyndelsen af 2007.

Personligt så jeg gerne, at man i forbindelse med det kommende arbejde lige kiggede på disse SCR-filtre, for jeg synes, der er en problemstilling, som vi måske kunne få yderligere afklaret. Skal de ikke med? Er der en mulighed for at fransene de ultrafine partikler, skulle vi måske tage dem med?

Der blev afsat 30 mio. kr. i forbindelse med finansloven for ca. 2 år siden, og af disse 30 mio. kr. er der anvendt 10 mio. kr. Man kan sige, at når der ikke er anvendt mere, er det, fordi man ikke rigtig har haft noget incitament til at påmontere partikelfiltre, der har ikke været noget krav om det, men det kommer der jo nu. Så kan man senere tage problemstillingen op med små varebiler og se, om det vil være hensigtsmæssigt at påmontere filtre på dem også. Man skal huske, at dette lovforslag også dækker udenlandske biler, således at alle busser og lastbiler, som kører inden for miljøzonen, skal være passende monteret.

Så må vi også tænke på, om det rent fysisk kunne lade sig gøre, hvis vi satte nogle kortere frister. Det vil jeg sætte et stort spørgsmålstejn ved. Der er temmelig mange biler og temmelig mange filtre, der skal monteres, så derfor vil jeg fastholde, at de tidsfrister, der står i lovforslaget, er dem, vi arbejder efter.

**Tredje næstformand (Helge Adam Møller):**  
Der er en enkelt kort bemærkning fra hr. Steen Gade.

(Kort bemærkning).

**Steen Gade (SF):**

Jeg synes, det var heroisk, at hr. Christian Wedell-Neergaard ville forsvare regeringens forslag, når nu Venstre ikke ville – megen ros for det!

Men jeg vil så spørge hr. Christian Wedell-Neergaard, om det ikke ville være lige så let og lige så dejligt at forsvare et forslag, som førte til, at der var flere lastbiler, hvor man krævede rensning med partikelfiltre; at der også blev rensset for NOx, hvor vi i tilgift kunne få et demonstrationsprojekt i hvert fald i de store byer i Danmark, hvor der ville være et stort eksportpotentiale for netop de der SCR-katalysatorer; og at der var en dato for, hvornår varevognene, som jo bidrager med 44 pct. mere end lastbilerne i partikelforurening, blev omfattet. Ville det ikke være dejligt? Ville det egentlig ikke være lidt bedre end at forsvare et forslag, som er ved at falde sammen?

(Kort bemærkning).

**Christian Wedell-Neergaard (KF):**

Forslaget er ikke ved at falde sammen, for det, vi har her, er et realistisk forslag til indførelse af miljøzoner. Hvis man vil begynde forberedelsen af miljøzoner i 2007 og man vil, at det skal træde i kraft den 1. juli 2008, vil jeg anbefale, at man følger regeringens forslag, for det er, hvad vi kan gennemføre hurtigst muligt. Men da der jo er tale om miljøteknologi her og vi taler meget om miljøteknologi i vores kreds, vil jeg åbne op for forskning og udvikling.

Jeg spørger jo også direkte ministeren, hvordan det er med de SCR-filtre, og om vi skulle prøve at få kigget på det, for det mener jeg er et åbenstående spørgsmål. Jeg håber, at det er noget, vi kan høre mere om senere.

Så synes jeg, at det at sætte en dato for varebiler er et spørgsmål om – hvad skal man sige – kejserens nye klæder. Det står jo som en hensigt, at det senere skal gælde varebiler, og jeg er sikker på, at hr. Steen Gade vil holde regeringen til ilden og sikre, at vi diskuterer det på en måde, så det bliver gennemført hurtigst muligt.

**Tredje næstformand (Helge Adam Møller):**  
Vi går videre i de korte bemærkninger. Først er det fru Jytte Wittrock.

Kl. 15.05

(Kort bemærkning).

**Jytte Wittrock (S):**

Der er to udsagn, jeg gerne vil have en kommentar til. For det første siger hr. Christian Wedell-Neergaard, at hvis det er hensigtsmæssigt, kan man sætte ind over for varebiler. Så spørger jeg: Er det ikke hensigtsmæssigt, hvis det virker?

Det mener jeg er dokumenteret at det gør.

Så undrer jeg mig over, at det bliver benævnt som kejserens nye klæder her til sidst, for kejserens nye klæder er for mig noget, som der intet indhold er i, og jeg synes, der er masser af indhold i det her. Så jeg forstår det slet ikke.

Jeg forstår ikke, at man ikke er indstillet på som de fleste andre at gøre det så hurtigt som muligt. Hvad er det for en forhindring, der er for, at man kan tage de der varebiler med noget før?

(Kort bemærkning).

**Christian Wedell-Neergaard (KF):**

Når jeg siger hensigtsmæssigt, er det, fordi jeg ikke har noget overblik over, hvornår det kan lade sig gøre at tage varebilerne med. Jeg kan ikke ligesom fru Jytte Wittrock stå heroppe og ekstemperere over, hvornår det vil være hensigtsmæssigt, og derfor bruger jeg ordet hensigtsmæssigt for at sige, at jeg ikke er uvillig, men at jeg ikke kan sætte en dato på.

Når jeg kalder det kejserens nye klæder, er det, fordi det fra min side ville være et udsagn uden indhold. Det er simpelt hen, fordi hr. Steen Gade, som jeg jo kender godt nok, har krav på et konkret svar, og det giver jeg så: Jeg kan simpelt hen ikke sige en dato for, hvornår varebilerne skal med.

(Kort bemærkning).

**Torben Hansen (S):**

Man kan ikke sige andet, end at forvirringen på en eller anden måde breder sig. Altså, man har ordføreren fra det største regeringsparti, der mere eller mindre trækker gulvtæppet væk under dele af forslaget, og så har man den konservative ordfører, som står fast.

Et eller andet sted synes jeg, man måske skylder Folketinget og den undrende befolkning at have en klar holdning til, hvad det er, der er regeringens udspil på det her område. Det kan vi nok ikke finde ud af i dag, men så må vi bruge de kommende uger til at finde ud af det.

Men jeg vil gerne stille et direkte spørgsmål til den konservative ordfører. Eksempelvis har Trekantområdet i deres hørings svar bedt om at

komme med i lovgivningen; de vil også gerne indføre miljøzoner, fordi de også har store problemer med partikelforurening i forhold til deres borgere. Vil den konservative ordfører – jeg forstår, at det nu ikke længere er regeringen – være med til at indføre miljøzoner også de andre steder, hvor folk gerne vil have dem?

(Kort bemærkning).

**Christian Wedell-Neergaard (KF):**

Jeg vil bare sige, at dette lovforslag har fulgt proceduren for alle lovforslag: Regeringen fremsætter lovforslaget, det bliver sendt i høring, og efterfølgende bliver det drøftet i de kredse, hvor det skal drøftes. Og derfor er der ikke ved dette lovforslag noget, der afviger fra, hvordan lovforslag normalt er blevet behandlet.

Jeg vil anbefale, at man tager det for gode varer, således som det er fremsat, og hvis der er ændringsforslag, må vi selvfølgelig se på dem. Men jeg har her fra starten af tilkendegivet, at jeg mener, det er et godt og fornuftigt forslag, og jeg synes, man skal være sig for at ekstemperere alt for meget, for så får vi ikke det her til at virke til tiden.

Så man vil gerne fremskynde, men det eneste, man får, er en polemiseret debat her i Folketinget. Så får vi ikke lovforslaget til tiden, og dermed kan hverken Københavns Kommune eller andre glæde sig over at få indført miljøzoner den 1. juli 2008.

Jeg afviste allerede i mit første indlæg at gennemføre det i flere byer, fordi jeg mener, at når vi tager de fem kommuner, der er peget på, har vi fat i langt det meste.

(Kort bemærkning).

**Torben Hansen (S):**

Nu var det en lang omvej frem til et svar, men den konservative ordfører taler om at polemisere og om, at det ikke skal trækkes i langdrag.

Jeg tror, jeg kan garantere på vegne af en samlet opposition, at det ikke bliver os, der kommer til at trække det her i langdrag, så man ikke overholder tidsfristerne. Vi vil lægge os meget i selen for at få det her lovforslag strammet op og også gerne meget hurtigt.

Men jeg synes stadig væk, at der rejser sig et helt principielt spørgsmål. Der kommer nogle borgere med borgmestrene i spidsen fra Trekantområdet og siger, at de gerne vil med, at de også gerne vil være med til at beskytte deres borgere – og så skal vi høre den konservative ordfører

stå her og sige, at det vil man ikke være med til. Er det det, der er beskeden til Trekantområdet?

Det er fuldstændig det samme med Københavns Kommune, hvor borgerrepræsentationen med borgmesteren i spidsen siger, at de synes, det her er vigtigt af hensyn til sundheden for borgerne i København. Der vil man heller ikke være med til at stramme op. Er det virkelig den konservative besked til mere end 1 million borgere i København og Københavnsområdet?

Kl. 15.10

(Kort bemærkning).

**Christian Wedell-Neergaard (KF):**

Den konservative besked er, at jeg personligt anser partikelforurening for at være noget af det mest alvorlige. For at løse det problem er der fremsat et lovforslag om miljøzoner, og det lovforslag er dækkende for den konservative gruppes holdning. Og jeg håber, at det er rigtigt, at man vil lægge sig i selen for at få det her færdiggjort til tiden, således at det ikke er Folketinget, som forlænger processen omkring det.

Jeg kan kun sige, at her ligger et forslag til miljøzoner. Vi har ikke prøvet det før i Danmark; vi har ikke kendskab til, hvordan det virker; og vi ved ikke, hvordan folk vil reagere. Jeg synes, det her er uhyre fornuftigt, det er afbalanceret, det vil løse problemet, og det vil vise vejen frem.

**Tredje næstformand (Helge Adam Møller):**

Tak til den konservative ordfører. Den næste ordfører er den radikale ordfører, hr. Johs. Poulsen.

**Johs. Poulsen (RV):**

Jeg havde egentlig planlagt også at ville sige noget ret detaljeret om, hvorfor det var vigtigt, at man både så at sige geografisk udvidede det her lovforslag, styrkede det indholdsmæssigt og også tidsmæssigt rykkede lovforslaget frem. Og jeg havde også planlagt at bruge en del tid på at begrunde, hvorfor alle tre ting var nødvendige.

Men jeg tror nok, at jeg vil vælge en lidt anden fremgangsmåde. For et eller andet sted må man jo sige, det måske henhører til livets helt store humoristiske ting at opleve det, vi oplever i dag, nemlig at en regering fremsætter et lovforslag, som det største af regeringspartierne straks undsiger fra talerstolen, og som regeringens parlamentariske grundlag siger er enorm slapt, hvorefter der så i øvrigt argumenteres lidt både i øst og vest om, hvordan det skal indrettes, og

hvor der kun er en enkelt af regeringspartiernes ordførere, der sådan stort set står ved det, men dog også åbner lidt op i sin ordførertale. Det henhører da et eller andet sted til livets store humoristiske ting, og man skal heller ikke være ked af, at man også er med til at opleve sådan nogle ting en gang imellem.

Hvis man var et mere følsomt menneske end mig, kunne man måske godt i den her situation komme helt derhen, hvor man fik medlidenhed med miljøministeren og næsten syntes, det kunne være synd for miljøministeren at skulle opleve noget sådant. Men når man nu ikke er så følsom, går det nok alligevel, og jeg er også sikker på, at miljøministeren kan stå det her igennem. Måske er det endda sådan, at miljøministeren kan glæde sig over, at det her måske, hvis vi skal tage det for pålydende, der har været sagt fra talerstolen, trækker i retning af, at det kan ende med et forslag, som ud fra en miljømæssig betragtning vil være bedre end det, der er lagt frem fra regeringens side. Det vil vi i hvert fald hilse velkommen, hvis det skulle ske.

Jeg vil også sige, at i forbindelse med afsættet for at gøre en bedre indsats både med hensyn til udbredelse af, hvilke kommuner og byer der ville kunne omfattes af lovforslaget, og med hensyn til en eventuel fremrykning af det tidsmæssige og det indholdsmæssige, er det jo ikke sådan, at de, der har skrevet til os og bedt om en stærkere indsats, ligefrem nødvendigvis er de aller mest yderligtgående miljøkræfter i det her land. Man kan vel ikke sige, at det hverken er revolutionens fortrøp eller noget som helst andet, der har påpeget, at her kunne man godt gøre noget mere. Situationen er jo rent faktisk, at det er en lang række pæne og ordentlige kommuner – Frederiksberg Kommune, trekantskommunerne, Københavns Kommune og andre – og en række organisationer, som påpeger, at der kan ske noget mere her.

Vi ved jo også, at uden for den her bygning og i den diskussion, der har været ført op til i dag, at der i alt fald er nogle dele af industrien, som er stærkt optaget af, at man får det her lovforslag indrettet på en sådan måde, at det er så moderne og fremtidsrettet som overhovedet muligt og dermed også tager hensyn til de nyeste teknologier og kombinationen af de nyeste teknologier på en sådan måde, at det dels altså giver en betydelig miljømæssig gevinst, dels også betyder, at man i realiteten måske kan stille dele af den danske industri i en førerposition, der betyder, at de vil kunne styrke deres mar-

kedsfundament på det her felt nationalt og ikke mindst internationalt, når der kommer til at ske endnu mere også i andre lande med hensyn til miljøzoner, krav om partikelfiltre og kvælstofoxidfiltre.

Så der er sådan set nok af gevinster at hente, der er hængt nok gulerødder op, hvis man får det her grebet an på den rigtige måde. Der må vi så fra radikal side igen henholde os til, at det, vi har oplevet i dag, i hvert fald kunne tyde på, at det kunne gå i den rigtige retning. Erfaringsmæssigt ved vi dog også, at man ikke skal sælge nogen som helst form for skind, før man har skudt bjørnen, så lad os nu se at få skudt bjørnen.

Kl. 15.15

**Tredje næstformand (Helge Adam Møller):**

Tak til ordføreren. Den næste ordfører er ordføreren for SF, hr. Steen Gade.

**Steen Gade (SF):**

Man kan sige, at vi har ventet længe. Sidste år var en enig opposition samlet om at stille forslag til en lovændring. Det sagde regeringen så nej til og lovede at komme med det her, og før det ligger der jo en meget, meget lang periode. Jeg tror, at jeg kan prale af, at jeg er den, der har rejst det første gang. Jeg har set efter, og det er altså i 1997. Det bekræfter jo den gamle teori om, at der skal gå 10 år, før man får gjort noget ved sagerne.

Det vil altså sige, at der skal ske noget, men det betyder jo ikke, at vi så skal stille os tilfredse med noget, som er måske tredjebedst eller fjerdebedst eller femtebedst, når vi faktisk i dag kan lave noget, der er rigtig godt. Derfor har en samlet opposition lavet en henvendelse til miljøministeren og til justitsministeren, allerede inden forslaget kom, for at prøve at påvirke, og det er også den linje, vi vil følge i udvalgsarbejdet.

Vi synes, forslaget er for uambitiøst, og vi må have et udspil, som i hvert fald tilfredsstiller Københavns Kommune, og som giver os mulighed for at lave både en partikelrensning og en NO<sub>x</sub>-rensning samtidig, altså med det, der hedder SCR-katalysatorer, sammen med partikelrensningen. Dermed vil vi også kunne lave noget miljøteknologi, og det er jeg jo glad for at miljøministeren er begyndt at beskæftige sig med, og jeg håber da, der står noget om det i den handlingsplan, vi skal lave, for det er jo det udstillingsvindue, nogle fremsynede danske erhvervsvirksomheder giver os chancen for at la-

ve. Og jeg kan ikke forstå, hvis det ikke skal ske, også fordi af de to sundhedsproblemer, vi har, hvor luftforurening er størst, er partikler nummer et, og nummer to er NO<sub>2</sub>. Og det er de to sundhedsproblemer, vi kan løse ved at lave den kombinerede løsning. Det håber jeg virkelig sker her.

Så skal vi have varebiler med. De står for 44 pct. af partikeludslippet, altså mere end på lastbilområdet, som vi altså fokuserer på. Jeg ved godt, der er nogle særlige vanskeligheder, og dem må vi kigge på. Det er derfor, det ikke er med fra starten, men det må vi have med; vi må have en fast dato, så vi ved, at det ligger i planen, og så må vi have flere biler med.

Så vil jeg bede ministeren kigge på EURO IV, som man jo helt frikender. Efter de oplysninger, jeg har, vil vi kunne få en situation, hvor det her ville kunne give forbedringer, indtil EURO IV kommer. EURO IV har udslip af bittesmå partikler og dermed måske endnu farligere. Dem må vi kigge meget nøje på, så vi ikke fritager EURO IV. I hvert fald er jeg uenig i, at man fritager EURO III i det her projekt.

Så vil jeg lægge op til, at vi i udvalget arbejder hurtigt, men at vi også får alle facts på bordet. De kontakter, jeg har haft med de virksomheder, som producerer de her ting, drejer sig jo om, at de ikke forstår afvisningen af, at det her kan lade sig gøre. De siger, at det kan lade sig gøre. Holland er i gang, London er i gang, mange lande er i gang, og derfor ville det da være kreperligt, om det land, som faktisk kan levere teknologien, ikke også er leveringsdygtigt.

Til sidst håber jeg også, at vi i udvalget, selv om det er lidt utraditionelt, kunne blive enige om at have en dialog med Københavns Kommune under udvalgsbehandlingen. De kan jo komme i deputation nogle gange i forløbet; de bestemmer det selv, men det kunne jo være, at vi lige så godt kunne være opsøgende for at se til, at vi får en løsning, der er sådan, at vi kan være den bekendt – og altså bedre end den, vi har her.

**Tredje næstformand (Helge Adam Møller):**

Tak til ordføreren. Den sidste ordfører er Enhedslistens ordfører, hr. Per Clausen.

**Per Clausen (EL):**

Nu kan det jo være klogt at benytte de lejligheder, man har til at være glad. Derfor kunne man jo godt være glad i dag, fordi der nu er kommet et forslag, som gør det muligt at etablere miljø-

zoner i København og andre store byer i Danmark. Og det synes jeg da er positivt.

Kl. 15.20

Selvfølgelig kan man også ærgre sig over, at der skulle gå så lang tid, for hvad er det nu lige, der forhindrer, at det her lovforslag kunne være lavet for flere år siden? Det kunne være lavet for flere år siden, hvis det ikke var, fordi der var kommet meget forskellige signaler om, hvad der skulle til for at skrue det her sammen, så det var juridisk holdbart.

Det er måske også en af grundene til, jeg godt synes, man kan tillade sig at kigge en lille smule kritisk på Justitsministeriets beskrivelse af, hvad det er, der gør, at noget bliver ekspropriation og noget ikke bliver det. Det er jo bl.a. med henvisning til sagsforløbet. Det er det ene.

Det andet er, at når man nu kommer med det her lovforslag, og vi har arbejdet med det i mange år, før lovforslaget kom, og sagen altså har været bearbejdet grundigt, så synes jeg, at det er ærgerligt, at lovforslaget er for lidt ambitiøst, selv om jeg har noteret mig, at der måske er et flertal i Folketinget for at gøre det mere ambitiøst. Det synes jeg er ærgerligt, også fordi det, at der er gået så lang tid, gør, at der er nogle ting, som vi kan få med nu, og som vi måske ikke kunne have fået med for nogle år siden. F.eks. er jeg sikker på, at hvis vi havde vedtaget det her for 3-4 år siden, så havde vi ikke været i stand til at få NOx'erne inddraget i det, sådan at man kunne kombinere det med at få SCR-katalysatorer sat på. Det havde ikke været muligt for 3-4 år siden, men det er muligt nu, og så synes jeg bare, det er så underligt, at vi ikke får det gjort.

På den ene side kan det selvfølgelig godt være, at de virksomheder, som har været i deputation i Folketinget, og som producerer de her ting, er meget optimistiske med henblik på at få det sat i produktion og få det brugt. På den anden side er det vel også rigtigt, at det er vigtigt, at vi forsøger at understøtte de virksomheder, som er langt fremme på det her område, og sikrer, at de faktisk får et hjemmemarked. Så jeg håber faktisk, at vi kan få en god og fornuftig diskussion om det element i udvalget og måske få sagen yderligere belyst, sådan at vi kan få de sidste overbevist om, at det godt kan lade sig gøre nu, og at det ville være fornuftigt. Der er jo tale om mennesker, som normalt tillægges stor troværdighed i Det Konservative Folkeparti, så mon ikke det kunne lade sig gøre.

Det andet, jeg synes også vil være vigtigt at prøve at få en plan for hvornår vi i hvert fald får

løst, er spørgsmålet om varebilerne. Jeg bemærker jo, og det synes jeg er meget positivt, at ministeren har fået det element med i lovforslaget som noget, man nok skal indføre på et tidspunkt, men jeg synes måske, det ville være fornuftigt at have en plan for det, en plan, der sådan kunne implementeres rimelig hurtigt.

Jeg er heller ikke helt sikker på, at jeg forstår nødvendigheden af, at man skal indføre miljøzonerne i to tempi. Jeg kan selvfølgelig godt forstå, at man kan argumentere for, at det er vigtigst at starte med det værste først, men på den anden side kan man jo også sige, at nu har vi efterhånden ventet så længe med det her, at det taler for at handle så hurtigt som overhovedet muligt. Derfor synes vi altså, at man skal gå efter en hurtigere iværksættelse, og at man også skal springe det med at have forskellige tidsfaser i forbindelse med det over.

Bare til allersidst: De informationer, som andre også har været inde på, og som nu kommer frem, om, hvad konsekvensen vil være af at lade EURO IV-køretøjer køre rundt uden filtre i forhold til, hvad et EURO III-køretøj med filter præsterer med hensyn til at udlede farlige partikler, synes jeg må få os alle sammen til, inden vi endelig vedtager den her lov, at ville have undersøgt, om de nye informationer er holdbare. For hvis de er holdbare, er jeg fuldstændig overbevist om, at der også vil være et flertal i Folketinget for, at vi allerede nu får taget højde for det.

Så jeg synes faktisk efter de indlæg, der er kommet under dagens debat, at det måske for alvor kan blive en glædens dag, når vi engang vedtager det her forslag, fordi vi kan sikre, at den tid, der måske kunne opfattes som spildt, er gået med at sikre, at lovforslaget kan blive bedre, end det ellers ville være blevet.

**Tredje næstformand (Helge Adam Møller):**  
Tak til ordføreren. Så er det miljøministeren.

**Miljøministeren (Connie Hedegaard):**  
Tænk, hvis verden var så enkel, som man kunne få indtryk af at den er, når man har siddet og hørt på en række ordførerindlæg her. Jeg synes så alligevel også, at det er fremgået af nogle af de sidste indlæg, at når man ved noget om, hvor kompleks denne problemstilling er juridisk, så kommer der jo alligevel nogle nuancer ind. Hr. Steen Gade siger f.eks., at han har rejst ideen tilbage i 1997. Vi må jo nok konstatere, at så skyl-

des det jo ikke onde mennesker, at det ikke er blevet til noget.

Jeg kan såmænd også godt synes, at det er lidt besværligt, at det skal tage så lang tid. Jeg havde været miljøminister i, jeg tror 1 uge, da jeg første gang hørte om det her med miljøzoner og tænkte: Fint, lad os da endelig lave det. Så spurgte jeg: Hvor lang tid går der, inden vi har en afklaring på de juridiske ting? Ja, der ville gå 2 uger. Det var altså i august 2004.

Jeg kan sige, at det er ikke, fordi hverken jeg eller regeringen ikke har knoklet på for, at vi skal gøre det her, og at vi skal gøre det så ambitiøst som overhovedet muligt, men vi har altså nogle regler i Danmark om ekspropriation. Dem synes jeg der er rigtig mange ordførere der har glemt at forholde sig til i dag. Vi har nogle regler i vores grundlov om, at man ikke bare kan ekspropriere. Hvis mennesker har et erhverv i Danmark, og hvis de i øvrigt har nogle vilkår, som de tror de kan regne med, så plejer det nu i hvert fald at være rigtig god borgerlig politik, at man ikke er ligeglad, når Justitsministeriets statsrets-kontor siger: Hvis I gør det her hurtigere end det, der ligger her, så risikerer I, at det drukner i retssager om ekspropriation.

Kl. 15.25

Så jeg synes, at vi skal gøre det så ambitiøst, som vi overhovedet kan, og det er også det, vi har gjort. Når hr. Torben Hansen spørger: Gad vide, hvad regeringen mener? så må jeg sige: Ja, vi mener det, der ligger her. Derfor er jeg faktisk meget glad for det forslag, der ligger her, for det betyder, at vi nu kan komme i gang med at etablere permanente miljøzoner med partikelfilterkrav.

Der er sagt mange ord i dag om, hvor alvorligt et problem partikelforurening i byerne er. Alle ved, at det haster med at få gjort noget ved det. Alle ved, at noget af det drejer sig om EU-regulering, at ikke så meget, men noget af det, drejer sig om national regulering, og at det her er en af vejene til at få gjort noget ved det i vores store byer.

Nu står vi altså så med et forslag. Og ud fra det, jeg kan høre, tænker jeg: Gad vide, om ikke det skulle lykkes på trods af de faldne bemærkninger faktisk at få et forslag igennem? For vi kan jo diskutere fra nu og lige så længe, som vi næsten orker det, men desto flere nye ting, man kommer med, og som ville risikere at betyde, at vi igen støder på den her ekspropriationsmur, desto senere risikerer man at være skyld i, at det her overhovedet kommer til at gå i gang.

Vi står faktisk med et lovforslag, der indfører nogle meget ambitiøse partikelfilterkrav, og vi indfaser kravene så hurtigt, det er juridisk tilladeligt.

Under høringen var der faktisk også mange parter, der argumenterede for, at man skulle gøre det meget langsommere. De var meget bekymrede for, at det var alt for ambitiøst. Der er andre, der har argumenteret for en hurtigere indfasning. Til sammenligning indebærer den model, der foreslås her, faktisk en større miljø- og sundhedsmæssig effekt, end den effekt, der ville blive opnået ved at følge de svenske regler. Så det er faktisk noget af det mere ambitiøse, når man kigger ud i Europa. Og jeg kan da også bare lige nævne, at det faktisk er ambitiøst. Det understreges vel også af, at man regner med, at det her vil koste vognmandserhvervet omkring 600 mio. kr., så det er altså ikke de rene småting, vi taler om.

Så er der nogle, der siger: Kunne vi ikke fremrykke filterkravet for EURO III fra 2010 til f.eks. 2008? Der skal jeg bare gøre opmærksom på, at det ville forøge den samlede miljøeffekt af lovforslaget med ca. 10 pct., men udgifterne ville tilsvarende stige med 35 pct. Og jeg må i hvert fald som minister tage ad notam, at når arbejdsgruppen under Justitsministeriets ledelse fraråder en hurtigere fremrykning til 2008, skyldes det altså, at det ville kunne udgøre et ekspropriativt indgreb over for vognmændene. Derfor har jeg valgt at følge arbejdsgruppens anbefaling, derfor indeholder det lovforslag, vi står med i dag, den hurtigst mulige indførelse af partikelfilterkravene.

Med hensyn til SCR-katalysatorer vil jeg gerne forsøge at sætte også det spørgsmål lidt i perspektiv. Fra den 1. oktober i år er der indført skærpede miljøkrav til tunge køretøjer. Det forventes i den forbindelse, at 80 pct. af alle nye lastbiler og busser fremover vil have en SCR-katalysator monteret.

SCR-systemet har vist sig at være en yderst effektiv metode til at nedbringe udslippet af kvælstofoxider fra tunge køretøjer. Af den grund rejser diskussionen jo naturligvis også spørgsmålet om, hvorvidt man så ikke kan eftermontere det på de gamle biler. Det kræver en nærmere analyse af de krav, vi vil stille til et SCR-system, og det kræver selvfølgelig også en analyse af de miljømæssige og de økonomiske konsekvenser, men faktum er, at den første rapport om effekten af eftermonterede SCR-systemer først nu er på vej. Det er rigtigt, at den viser

lovene resultater for nogle af de afprøvede systemers vedkommende, men der er endnu et stykke vej, før vi har et reelt beslutningsgrundlag at kunne stille krav om SCR ud fra. Men som sagt er teknologien lovende, og jeg har derfor bedt Miljøstyrelsen om at få afklaret de nævnte problemer. Når vi har den afklaring, må vi herefter tage en diskussion om, hvordan SCR-katalysatorer eventuelt kan indarbejdes i miljøzonekonceptet.

Ud over de ambitiøse partikelfilterkrav synes jeg også, vi står med et lovforslag, der indfører miljøzonerne på en enkel og en effektiv måde, f.eks. ved, at det er kommunerne selv, der afgrænser miljøzonerne uden godkendelse eller vetoret eller klageadgang. Det er en meget enkel og en meget målrettet måde, og jeg kan kun anbefale kommunerne nu hurtigst muligt at komme i gang med at lave forarbejdet, så det kan træde i kraft, når vi når frem til medio 2008.

Kl. 15.30

Det lægger op til, at en årlig kontrol af partikelfiltrenes effektivitet set i forbindelse med det sædvanlige årlige bilsyn bliver grundig og samtidig enkel for vognmændene. Forslaget om et miljøzonermærke betyder, at kommunernes tilsyn og politiets kontrol og håndhævelse kan udføres konsekvent og effektivt. Altså, jeg synes, vi har prøvet at lave det så enkelt og tilgængeligt som overhovedet muligt.

Jeg tror, det var hr. Jørn Dohrmann, der nævnte problemstillingen om de udenlandske køretøjer. Også der er forslaget enkelt og afbalanceret. Udenlandske køretøjer skal opfylde nøjagtig de samme partikelfilterkrav som danske køretøjer, men det vil være for vidtgående at kræve, at udenlandske køretøjer kommer til syn eller lignende i Danmark for at få et miljøzonermærke. Til erstatning for mærket foreslås det derfor, at der fastsættes tilsvarende dokumentationskrav for de udenlandske køretøjer, så man kan altså håndhæve disse krav, hvis man støder på en udenlandsk bil og den ikke skulle have partikelfilteret.

I den forbindelse kan jeg oplyse, at Europa-Kommissionen i september måned har meddelt, at Kommissionen ikke har nogen bemærkninger til lovforslaget, som det ligger her. Det har Kommissionen faktisk haft til andre landes måder at håndtere det samme på. Her i efteråret skal Kommissionen så vurdere den kommende bekendtgørelse vedrørende de tekniske krav til filterne.

Jeg synes, at lovforslaget er fremadrettet. Jeg synes, at det tager højde for, at der også med tiden kan blive tale om filterkrav til dieseldrevne varebiler, men det forudsætter, at montering af partikelfiltre bliver teknisk nemmere og dermed også mere økonomisk. Vi taler jo altså om den lille tømmer med den lille varebil, og vi skal stadig væk huske på, at vi taler om nogle ret store udskrivninger. Og det er lastbilerne og de tunge køretøjer, der miljømæssigt udgør det rigtig store problem. Jeg har bedt Miljøstyrelsen tilvejebringe et opdateret beslutningsgrundlag med henblik på en eventuel udmøntning af den bestemmelse i efteråret 2007.

Til sidst vil jeg som sagt gerne opfordre kommunerne til at gribe muligheden, de kan sådan set sætte zoneafgrænsning i gang. Allerede i starten af 2007 kan de starte med det arbejde.

Synsvirksomhederne vil kunne foretage kontrol af partikelfiltre og udlevere miljøzonermærker fra omkring maj-juni næste år. En række høringsvar har så peget på, at indfasningen er alt for hurtig. Der er bl.a. også nogle, der er bekymrede for, at der slet ikke er filtre nok, men der er jo ikke andet at sige, end at der jo altså er nogle måneder til, og jeg tror, at den kloge vognmand allerede er i gang med at begynde at sætte filtre på noget af sin vognpark. Og når han ved, at når vi taler trin 2 i 2010, vil det betyde, at biler, der er købt efter oktober 2006, skal have filter på, ja, så er det jo klart, at den fornuftige vognmand allerede tænker fremadrettet og sørger for nu at anskaffe sig nye køretøjer med filtre.

Derfor synes jeg også, at vi får en lidt teoretisk diskussion om år 2008 og 2010. Jeg er helt overbevist om, at de stærke politiske signaler, der allerede er sendt, betyder, at man er i gang derude med at begynde at montere filtre. Jeg kan se, at den socialdemokratiske ordfører nikker til det, og derfor synes jeg også, at vi i dag skal lade være med at grave grøfterne dybere end nødvendigt. Jeg tror på, at vi kan lave et lovforslag. Vi skal se at komme i gang, det er det vigtigste, og så håber jeg, at kommunerne vil følge det op.

**Tredje næstformand** (Helge Adam Møller):  
Der er foreløbig en enkelt kort bemærkning til ministeren fra hr. Per Clausen.

(Kort bemærkning).

**Per Clausen** (EL):

Jeg er da enig med ministeren i, at grøfterne ikke skal graves dybere end nødvendigt, og i den her



sag er det måske ikke så nødvendigt at grave dem så dybt.

Men jeg har et enkelt spørgsmål til ministeren, og det er til det med ekspropriation, for ministeren er jo i den, kan man sige, lidt heldige situation, at ministeren har valgt den indfasning af den her ordning, der juridisk kan lade sig gøre, siger ministeren. Der vil jeg så bare spørge ministeren, om det er sådan, at vi i det videre folketingsarbejde også kan få adgang til de overvejelser, som man har gjort sig i Justitsministeriet. For hvis man læser det, der står om det her, vil man se, at der jo står:

Justitsministeriet vurderer, at der er risiko for ...

Når man nu erkender, at jura ikke helt er en eksakt videnskab, og når andre ledende jurister har udtrykt sig anderledes, så kunne det måske være meget godt at få mulighed for at botanisere lidt i det, selv om jeg sådan set også er enig med ministeren i, at vi da skal se at få det her lovfor-slag vedtaget i en eller anden udgave.

(Kort bemærkning).

**Miljøministeren** (Connie Hedegaard):

Nu ved både spørgeren og jeg jo, at jura ikke er sådan en decideret eksakt videnskab, og derfor er det, at man også kan finde en meget aner-kendt og fremtrædende jurist, der kommer med et responsum og siger noget andet end Justitsministeriets statsretskontor, ikke så mærkeligt. Men jeg tror også, at spørgeren har forståelse for, at som medlem af en regering er det nu ikke mærkeligt, at man lytter til den rådgivning, der bliver givet fra Justitsministeriets statsretskontor. Og jeg er sikker på, at i det omfang udvalget måtte ønske det, kan man jo få uddybet i Justitsministeriet, hvad det er, der ligger til grund for vurderingerne. Jeg synes, at jeg må være forpligtet til at tage de vurderinger alvorligt. Det er jo alligevel noget af den højeste juridiske sagkundskab, dette land råder over.

Kl. 15.35

(Kort bemærkning).

**Per Clausen** (EL):

Jeg er jo enig i, at det ville være utraditionelt, hvis der var en minister, der gav udtryk for, at hun ikke nærede nogen som helst tiltro til det, der kom fra Justitsministeriets side. Det ville være utraditionelt, så det vil jeg sådan set ikke forlange.

Jeg vil bare sige, at da vi også tidligere har haft diskussionen om forurenere betaler-prin-

cippet og diskussionen om andre brancher, der føler, at de er kommet til at betale dyrt for ændret lovgivning og sådan noget, så kunne det nok være godt alligevel at bruge lidt energi på at bore ned i det. Og så kan jeg jo bare benytte lejligheden til at sige, at dette bare er endnu et eksempel på, hvor beklageligt det er, at Folketinget ikke har sin egen juridiske ekspertise, som man kan sætte ind i forbindelse med sådan nogle spørgsmål som det her.

(Kort bemærkning).

**Miljøministeren** (Connie Hedegaard):

Jeg synes altså stadig væk, vi skal prøve at fastholde nogle proportioner, for hvad er det, vi taler om? Vi taler om, at 20 måneder fra nu – vi er altså kun ved første behandling i Folketinget – træder første trin altså i kraft. Og som jeg allerede har sagt, er jeg overbevist om, at den fornuftige vognmand jo allerede er i gang med, næste gang hans lastbil skal til syn, at få vurderet og få sat filtre på, hvor der skal sættes filtre på. Og så tager vi næste trin derefter.

Jeg garanterer ordføreren for, at det her jo er noget, der allerede fra om ganske kort tid, allerede fra næste år, vil kunne findes på flere køretøjer. Der vil køre køretøjer rundt i de københavnske og de århusianske og de ålborgensiske gader med filtre; de vil findes på mange flere end i dag. Vi får da skubbet til en meget, meget fornuftig udvikling, en udvikling, vi i øvrigt jo er enige om er en nødvendig udvikling.

Derfor synes jeg altså, at det er helt i orden, at vi selvfølgelig skal diskutere SCR, og hvad vi kan gøre med varebiler. Det synes jeg der har været konstruktive tilkendegivelser om – også sådan nøgterne tilkendegivelser. Lad os prøve at se, hvor langt vi kan komme. Men skal vi nu ikke lade være at bygge den barriere med, at vi laver noget, der betyder nogle ret store udskrivninger for nogle eksisterende gamle køretøjer, der kører rundt? Vi kommer faktisk i gang nu, og de kloge af dem er da for længst begyndt, ellers ville de jo ikke være forretningsfolk.

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

**Afstemning**

**Tredje næstformand** (Helge Adam Møller):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Miljø- og Planlægningsudvalget. Hvis ingen gør indsigel-

se, betragter jeg det som vedtaget. (*Ophold*). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

**4) Første behandling af lovforslag nr. L 21: Forslag til lov om ændring af lov om fyrværkeri og andre pyrotekniske artikler og beredskabsloven. (Samling af bemyndigelsesbestemmelser vedrørende fyrværkeri og andre pyrotekniske artikler).**

Af økonomi- og erhvervsministeren (Bendt Bendtsen).  
(Fremsat 4/10 2006).

Lovforslaget sattes til forhandling.

## Forhandling

### Kim Andersen (V):

Vi har jo desværre gennem de senere år set nogle ganske alvorlige og omfattende ulykker foranlediget af fyrværkeri og opbevaring af fyrværkeri. Det forslag, som nu er til behandling, skal ses på den alvorlige baggrund.

Ved bl.a. den store fyrværkeriulykke i Seest ved Kolding viste det sig, at der var koordineringsmæssige vanskeligheder i forbindelse med slukningsarbejde og evakuering, vanskeligheder foranlediget af uklare regelsæt og en vanskelig koordinering mellem de forskellige myndighedsinstanser. Derfor gennemførtes i januar 2006 ved kongelig resolution en overflytning af et regelgrundlag fra Forsvarsministeriet til Økonomi- og Erhvervsministeriet.

Forslaget her er en opfølgning herpå for at få et fælles mere entydigt lov- og regelgrundlag og en klarere myndighedsfordeling og -kompetence i de her sager, som er alvorlige, således at de bedre vil kunne bekæmpes, at slukningsopgaver og evakueringsfunktioner bedre vil kunne varetages effektivt, når eller måske desværre rettere hvis ...

### Tredje næstformand (Helge Adam Møller):

Jeg må bede den lille forhandlingsdelegation, der står derovre, at trække et andet sted hen, så ordføreren kan høre, hvad han selv siger. Og det gælder også hr. Steen Gade. Og så er det ordføreren.

### Kim Andersen (V):

... sådanne ulykker måtte opstå igen.

Kl. 15.40

Konkret overfører forslaget regler fra beredskabsloven til fyrværkeriloven. Det drejer sig særlig om bemyndigelse til at fastsætte regler om opbevaringen af fyrværkeri og andre pyrotekniske artikler. Så foreslås det også, at man ensarter og harmoniserer bestemmelserne fra den tidligere beredskabslov og fyrværkerilov, og der er også en bestemmelse om, at fyrværkere skal have en efteruddannelse. Det synes vi er fornuftigt og naturligt, og vi er meget tilfredse med, at økonomi- og erhvervsministeren hermed lever op til den regelforenkling og præcisering, som ministeren, dengang den store ulykke fandt sted, lovede offentligheden.

I forbindelse med det her arbejde har vi fået nogle hørings svar. Vi har bl.a. fået et fra Dansk Industri, som appellerer til, at lovændringen bliver fulgt op med en forenkling og en samling af bekendtgørelserne på fyrværkeriområdet. Det synes jeg er et råd, man skal høre efter.

Miljøstyrelsen er inde på, at der også kan være andre hjørner, som er relevante for fyrværkeriområdet. Det synes jeg ligeledes er en bemærkning, som man skal tage højde for i det videre arbejde, i hvert fald skal man have undersøgt, hvorvidt der er noget sagligt i det, og om det i givet fald vil kunne løses i forbindelse med myndighedsgrundlaget vedrørende fyrværkeriloven.

Med de bemærkninger skal jeg tilsige forslaget Venstres fulde støtte. Vi synes, det er godt, der er taget fat om dette problem, og vi hermed har draget en lære af de meget ulykkelige hændelser, som fandt sted i Seest for efterhånden et par år siden.

### Tredje næstformand (Helge Adam Møller):

Tak til ordføreren. Vi går videre i ordførerrækken. Den næste ordfører er den socialdemokratiske ordfører, hr. Jens Christian Lund.

### Jens Christian Lund (S):

På Socialdemokraternes vegne kan jeg sige, at dette lovforslag ikke har givet os søvnløse nætter; tværtimod finder vi egentlig forslaget fornuftigt. Det er en god idé at samle reglerne om fyrværkeri og pyrotekniske artikler i én lov, i ét regelsæt og under én ministers ansvar.

Vi er også – i hvert fald i denne sag – meget trygge ved at bemyndige ministeren til at fastsætte regler, som er nødvendige for at opfylde