

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (*Ophold*). Det er vedtaget.

Kl. 12.55

Der var stillet 9 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget og ændringsforslagene sattes til forhandling under et.

Den næste sag på dagsordenen var:

28) Anden behandling af lovforslag nr. L 47:

Forslag til lov om ændring af retsplejeloven.

(Gennemførelse af parallelaftale mellem Det Europæiske Fællesskab og Danmark om forkyndelse af retslige og udenretslige dokumenter i civile og kommercielle sager).

Af justitsministeren (Lene Espersen).

(Fremsat 25/10 2006. Første behandling 7/11 2006. Betænkning 7/12 2006).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Lovforslaget overgik derefter til tredje behandling.

Afstemning

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (*Ophold*). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

29) Anden behandling af lovforslag nr. L 39:

Forslag til lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse. (Partikelfiltre på køretøjer i kommunalt fastlagte miljøzoner m.v.).

Af miljøministeren (Connie Hedegaard).

(Fremsat 5/10 2006. Første behandling 12/10 2006. Betænkning 29/11 2006).

Forhandling

Steen Gade (SF):

Vi står i den specielle situation, at vi er en enig opposition, som har stillet en lang række forslag til en bedre miljøzonestrategi her i Danmark og dermed kraftigere indgreb imod partikelforurening. Det ser jo ikke ud til, at de ændringsforslag, vi har stillet, bliver vedtaget, men jeg vil da godt appellere til, at regeringspartierne er villige til at gå ind i en drøftelse.

Det ene, de godt kunne være mere åbne over for, var, at man rent geografisk ikke kun skulle have de fem kommuner, som er nævnt i forslaget. Trekantsområdet var jo f.eks. et oplagt område, hvor man også måtte have lov til at gribe ind. Et andet område er, at man efter den grundige bearbejdning, vi har foretaget af det her i udvalget, helt anderledes burde have kigget på EURO IV-normer og EURO V-normer specielt i forhold til små partikler.

Det ligger sådan, at den høring, vi havde i udvalget, jo understregede, at der er en betydelig risiko for, at der er små farlige partikler også ved EURO IV- og EURO V-normerne, helt modsat det, som man argumenterer for fra regeringspartierne og regeringens side. Jeg synes i det mindste, at vi burde have fået en tilkendegivelse fra regeringen af, at man meget grundigere vil kigge på de her sager.

Så skal jeg nævne et par ting, som vi har fået ud af udvalgsarbejdet: Vi har fået NO_x-rensning og diskussionen om og muligheden for at lave en NO_x-rensning, samtidig med at vi renser for partikler – den mulighed er ikke helt forspildt. Sådan opfatter jeg i hvert fald tilsagnet om, at vi kan kigge på typegodkendelser for NO_x-rensning og typegodkendelser af SCR-filtre, og at vi får en gennemgang af det inden udgangen af 2007 som et tegn på, at vi skal kigge på hele det her forslag en gang igen ved udgangen af 2007.

Jeg synes også, det er lidt trist, at vi ikke har kunnet få en dato for, hvornår varebiler skal være omfattet af partikelfilterkravene. Det er sådan, at varebilerne står for 44 pct. af forurenin-

gen med partikler, og det vil sige, at vi i forhold til at få forbedret sundhedstilstanden ikke gør det maksimale.

Det korte af det lange er, at de ændringsforslag, som en enig opposition har stillet her, illustrerer, at der altså er et meget, meget stort mindretal her i Folketinget, som havde ønsket, at vi fik en meget mere ambitiøs lovgivning om miljøzoner i Danmark end det, som vi kan forstå regeringens partierne og Dansk Folkeparti ønsker.

Kl. 13.00

Jeg skal nævne som det sidste, at det, vi kommer til at kigge på i 2007, SCR-katalysatorer og filterløsninger, jo vil give os en mulighed for, inden 2007 er omme, igen at få sat på dagsordenen, at Danmark kun blev et demonstrationsprojekt, at København og Frederiksberg kun blev et demonstrationsprojekt for noget af den miljøteknologi, som vi i Danmark er længst fremme med. Det er jo en af de mere absurde ting, som vi næsten hele tiden oplever i miljødiskussionen, nemlig at en lang række steder er dansk industri i front, men lovgivningen, der skulle give dem chancerne for at lave demonstrationsprojekter her i landet, er ikke god nok, og det her er altså sådan et tilfælde.

Min opfordring til regeringens partierne er: Selv om der er sket nogle ryk og der er sket forbedringer undervejs, så synes jeg, man skulle tage det sidste skridt og også stemme for de ændringsforslag, som oppositionen har stillet.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Tak til ordføreren. Så har jeg forstået, at hr. Jørn Dohrmann har korte bemærkninger. Er der andre, der har korte bemærkninger? Nej. Så er det hr. Dohrmann for en kort bemærkning til hr. Gade.

(Kort bemærkning).

Jørn Dohrmann (DF):

Jeg vil da gerne prøve at spørge hr. Steen Gade, om han ikke synes, at det er et skridt i den rigtige retning, at man nu i forhold til første gang, hvor man lavede nogle normværdier, faktisk fjerner 98 pct. af den her emission af netop partikeludslip. Er det ikke et skridt i den rigtige retning, at vi fjerner 98 pct.? Derfor må vi da bare sige, at det her jo skal ses som et skridt – kan man kalde det – i den retning, nemlig at de kommuner, som har udtrykt ønsker om at etablere miljøzoner, nu kan komme i gang. Så derfor burde hr. Steen Gade og resten af venstrefløjen jo være utrolig glade, og jeg vil bare spørge hr.

Steen Gade: Er man ikke glad over, at man er kommet fremad på det her område?

(Kort bemærkning).

Steen Gade (SF):

Som hr. Dohrmann ved, ender vi med at stemme for forslaget ved tredje behandling, også selv om vi ikke får vores ændringsforslag vedtaget. Men det er jo egentlig ud fra en dyb frustration over, at vi i årevis har kæmpet for den her sag. Vi har haft en justitsminister her i landet, som har gjort, hvad hun kunne – i hvert fald har hendes ministerium – for, at vi ikke kunne få det her vedtaget, ikke i den ambitiøse form, som vi har ønsket.

Jeg ved ikke, hvor de der 98 pct. kommer fra. F.eks. er varebiler jo ikke omfattet, og varebiler giver 44 pct. af partikelforureningen. Så det er altså ikke så ambitiøst, som hr. Dohrmann siger – desværre. Og det er jo sundhedstilstanden specielt i store byområder, der kommer til at betale for det.

(Kort bemærkning).

Jørn Dohrmann (DF):

Først vil jeg gerne sige, at hr. Steen Gade udmærket godt ved, at det er EURO III-, IV- og V-normer, vi taler om her. Det er altså dem, der har grænseværdier i dag, og det er ikke varebiler. Men vi er også nødt til at forholde os til – og det tror jeg også hr. Steen Gade udmærket ved – at når man har lavet de her undersøgelser fra Færdselsstyrelsens side, så var det altså nogle af de her filtre. 15 ud af de 25 filtre var ikke hundrede procent funktionsdygtige, de var ikke fulgt op med service. Tallene her taler jo for sig selv, nemlig at man ikke har et perfekt system på nuværende tidspunkt.

Så derfor ser vi det sådan, at det er godt, vi kommer i gang med forsøgene og får endnu bedre dokumentation for, at det her også vil virke. Det nytter ikke noget at igangsætte et stort forkromet projekt, hvis der ikke er holdbarhed hele vejen igennem, for så betyder det bare øgede udgifter for erhvervslivet uden nogen miljøeffekt.

(Kort bemærkning).

Steen Gade (SF):

Det her med omkostningerne for transporterhvervet var noget af det, som hr. Dohrmann sluttede af med. Det er vel, fordi det er det, der har været det vigtigste for hr. Dohrmann i den her sag, nemlig at det ikke skulle koste vogn-

mandserhvervet noget særligt. Det er o.k., at det har været det vigtigste for Dansk Folkeparti. For os andre er sundheden og bekæmpelsen af partikelforurening det vigtigste.

Kl. 13.05

Når det gælder EURO IV- og V-motorer, er det jo rigtigt, at høringen har rejst en ny problemstilling. Vore partier er i opposition, og vi rejste problemet allerede ved førstebehandlingen, men det er jo nyt i den forstand, at det er en kamp, der også skal føres i EU, om, at vi har brug for at gøre noget ved EURO IV- og V-normerne, men jeg håber da, at hr. Dohrmann og andre bag flertallet her vil være med til at kigge på det også i 2007.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Ønsker Dansk Folkeparti en ordførertale? Nej. Så er det hr. Christian Wedell-Neergaard som ordfører for De Konservative.

Christian Wedell-Neergaard (KF):

For Det Konservative Folkeparti er det afgørende væsentligt, at partikelforureningen i byerne bliver bekæmpet, og vi nu sikrer, at der bliver skabt hjemmel til at skabe de her miljøzoner, som giver en mulighed for at bekæmpe denne partikelforurening.

Partikelforureningen har i mange år været årsag til alt for mange sygdomstilfælde, og nu skabes der altså grundlag for at få en langt bedre beskyttelse, som betyder, at borgerne frit kan trække vejret i byerne.

Jeg lagde mærke til, at hr. Steen Gade i sit ordførerindlæg ikke beskæftigede sig med at skælde ud over, at det her har taget for lang tid, men sagde, at det var utilstrækkeligt. Jeg synes, det er en forkert tilgang. Nu er der et forslag om miljøzoner, og det er et forslag, som oppositionen også kan stemme for, men der er stadig væk ting at diskutere, og sådan må det naturligvis være.

Fra flertallets side har vi peget på en række ting, som vi kan komme tilbage til. Det ene er bekæmpelse af NO_x, som altså er disse gasser, der kommer i forbindelse med udstødningen, og det kan vi se på indens udgangen af 2007 med henblik på at se, om der er ny viden på det felt, og der bliver lavet en typegodkendelsesordning, sådan at de SCR-filtre, der findes, også kommer ind i en godkendelsesordning, så man ved, at det, man investerer i, også virker.

Vi har også tilkendegivet, at vi vil kigge på EURO IV og EURO V og følge den viden, vi får

omkring de ultrafine partikler, og har dermed tilkendegivet, at hvis der opstår ny viden på det felt, vil vi naturligvis være åbne over for at se på muligheden for også at gøre noget ved det.

Vi har jo afvist, at det skulle komme til at gælde flere større byer. Baggrunden for det er, at det ikke giver nogen samfundsøkonomisk effekt at udbrede miljøzoner til flere byer end dem, der er omtalt i lovforslaget, og derfor må vi igen afvise, at der skal være flere byer med end dem, der allerede er.

Jeg synes, man skal glæde sig over, at der her er et lovforslag, som åbner hjemmel til at lave miljøzoner, og det er i høj grad en opfordring til, at bl.a. Københavns Kommune nu udnytter muligheden for at skabe miljøzoner.

Anden næstformand Poul Nødgaard:

Nu er der nogle korte bemærkninger. Man er nødt til at forlade talerstolen. Det er reglerne her ved anden- og tredjebehandlinger. Det er først hr. Torben Hansen, og bagefter er det hr. Per Clausen, da det sker i den rækkefølge, man har meldt sig.

(Kort bemærkning).

Torben Hansen (S):

Det er jo ganske fantastisk, at man skal høre den konservative ordfører argumentere med, at årsagen til, man ikke vil udbrede det her til andre byer, der frivilligt kan gå ind i det, er den samfundsøkonomiske effekt.

Vejer de sundhedseffekter, som det kan få ude lokalt, slet ikke i den konservative opfattelse af det her? Det, vi kan se i København, er, at hvis man får lavet et strengere – jeg havde nær sagt hårdere – system end det, der ligger i det her forslag, kan vi spare adskillige hundrede menneskeliv om året. Hvorfor skal man ikke også have den chance, hvis man vil det lokalt ude i de andre byer – i dem, der ikke er de fem store? Jeg kan forstå på De Konservative, at det vil man ikke. Det er udelukkende den samfundsøkonomiske effekt, der tæller. Det synes jeg er lidt sølle, det burde vel ideelt set og skal være befolkningens sundhed. Men det er det altså ikke hos Det Konservative Folkeparti.

Kl. 13.10

(Kort bemærkning).

Christian Wedell-Neergaard (KF):

Hr. Torben Hansen forsøger jo som sædvanlig at forvride og forandre det udsagn, som jeg kommer med på vegne af Det Konservative Folke-

parti, hvor jeg siger, at sundhed har højeste prioritet; at vi med de fem byer, der er omfattet af lovforslaget, får den tilstrækkelige effekt; at vi lægger vægt på, at der er en sundhedsmæssig effekt; og at det også skal være samfundsøkonomisk forsvarligt at gennemføre krav om, at biler skal være påmonteret filtre, når de kører i byerne. Derfor har vi valgt de fem byer, som er valgt i lovforslaget.

(Kort bemærkning).

Torben Hansen (S):

Jeg burde jo egentlig stille spørgsmålet en gang mere til hr. Christian Wedell-Neergaard, for der var hverken fordrejning, forvridning eller forvanskning. Jeg konstaterede, at det, der var hr. Wedell-Neergaards argumentation for, at den her lov ikke skulle udbredes til at gælde flere end de fem byer, der er i forvejen, var, at der ikke var nogen gavnlig samfundsøkonomisk effekt. Det var det, der var hr. Wedell-Neergaards argumentation, og intet andet.

Derfor skal hr. Wedell-Neergaard ikke begynde at smide andre motiver i skoene på undertegnede i den her sag. Og derfor vil jeg stadig væk have, at hr. Wedell-Neergaard forholder sig til, hvorfor man kun kan argumentere med den samfundsøkonomiske effekt for de fem byer og ikke for andre byer.

(Kort bemærkning).

Christian Wedell-Neergaard (KF):

Nu er det jo tilladt at prioritere sin indsats også i politik, og der er det sådan, at her har vi altså valgt at prioritere indsatsen vedrørende miljøzoner og begrænse det til de fem største byer i landet, fordi vi dér får langt den største effekt.

Så kan man jo spørge hr. Torben Hansen, hvilke biler der kører på de danske landeveje uden at køre i de fem største byer en gang imellem, og når de gør det, bliver de jo omfattet af reglerne om miljøzoner.

Så vi tror, at vi hermed har skabt en ordening, som vil få næsten fuldstændig udbredelse inden for vognmandserhvervet, og at det dermed er det, der samfundsøkonomisk er mest effekt i. Vi kan ikke lave en ordening, som er konkurrencebegrænsende set i forhold til andre EU-lande, men vi har lov til at lave en ordening, som griber ind der, hvor problemet er størst.

(Kort bemærkning).

Per Clausen (EL):

Jeg ved ikke, om jeg forstod hr. Christian Wedell-Neergaard rigtigt, men det, som jeg synes hr. Christian Wedell-Neergaard sagde her, var, at det var EU-regler, der forhindrede os i at udsprede det her til andre byer end de fem.

Der kunne jeg da godt tænke mig at høre, om hr. Christian Wedell-Neergaard mener, det er sådan, det forholder sig, altså at det er EU-regler, der forhindrer det her, for så er det jo en lidt anden diskussion, vi skal føre, end den, andre fra oppositionen kunne tænkes at rejse.

Det andet spørgsmålet til hr. Christian Wedell-Neergaard er: Der skal tages hensyn til erhvervslivet, men er det ikke sært, at De Konservervative ikke er aktive støtter af, at vi på det her område forsøger for alvor at blive et europæisk foregangsland, f.eks. i forhold til SCR-katalysatorer, hvor vi jo netop kunne gå foran og dermed også medvirke til at sikre, at nogle af de erhvervsvirksomheder, der er noget fremtid i, kunne få nogle gode betingelser?

(Kort bemærkning).

Christian Wedell-Neergaard (KF):

Området er ikke EU-reguleret, men jeg sagde vedrørende konkurrenceevne og konkurrencebegrænsning, at der kunne være forhold, som gør, at vi ikke kan lave regler i Danmark, som ikke gælder i hele EU. Jeg ved ikke, hvorvidt det er EU-reguleret, og derfor kan man sige, at det er noget, vi så må have undersøgt.

Med hensyn til erhvervslivet så står jeg nu og kan ikke huske, hvad hr. Per Clausen spurgte om. Det kan jeg simpelt hen ikke, vi må prøve igen.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Det kan gentages. Vi kender alle sammen til at tabe tråden.

(Kort bemærkning).

Per Clausen (EL):

Som man ved, gentager jeg gerne mine spørgsmål, hvis der ikke svares første gang, hvad enten der nu er den ene eller den anden forklaring på det.

Det første, jeg vil sige, er dog, at jeg er glad for at høre, at hr. Christian Wedell-Neergaard ikke, når det kommer til stykket, vil pålægge EU skylden for, at man ikke kan indføre de her filtre uden for de fem største byer, men siger, at det sådan set er en prioritering, som regeringen og

Dansk Folkeparti har foretaget; at der er nogle erhvervsøkonomiske interesser, der derude tæller højere end hensynet til sundheden. Så har vi det på det rene.

Det andet, som jeg spurgte om, var, om hr. Christian Wedell-Neergaard ikke synes, det ville være et godt initiativ i forhold til det fremtidige danske erhvervsliv, hvis vi fik gjort SCR-katalysatorerne obligatoriske i hvert fald i dele af Danmark, sådan at man på den måde kunne skabe et hjemmemarked for den industri, der allerede er gået i gang med at producere de her ting, og at vi her kunne være først med udviklingen og dermed også få en ganske god mulighed for at slå igennem på eksportmarkederne på længere sigt.

Kl. 13.15

(Kort bemærkning).

Christian Wedell-Neergaard (KF):

Med hensyn til SCR-katalysatorer er der lavet en godkendelsesordning, og den godkendelsesordning betyder jo, at vi har tilkendegivet, at det skal vi vende tilbage til i 2007.

Det er jo rigtigt, at i det øjeblik man har et hjemmemarked for den her miljøteknologi, vil man, om man så må sige, skabe en efterspørgsel og dermed skabe en efterspørgsel, som er med til at udvikle den teknologi, gøre den bedre og billigere. Og det er en teknologi, som fjerner disse NO_x'er fra udstødningsgasserne, og det kommer vi som sagt tilbage til, når denne godkendelsesordning er færdig.

(Kort bemærkning).

Steen Gade (SF):

Man må så håbe, at det ikke bliver for sent med henblik på at gøre i hvert fald København og Frederiksberg til sådan et demonstrationsprojekt for SCR-katalysatorer og partikelfilterrensning.

Mit spørgsmål til hr. Wedell-Neergaard går på EURO IV- og V-motorerne. Der sagde hr. Wedell-Neergaard: »... hvis der opstår ny viden«. Det blev jeg forvirret over, for jeg synes, vi har siddet til en høring, som klart viste, at der er ny viden. Man kan selvfølgelig diskutere, hvor meget ny viden der er, og hvor sikker den er, men der er jo ny viden om, at vi har et problem med ultrafine partikler, også i forbindelse med EURO IV- og V-normer. Der vil jeg gerne have hr. Christian Wedell-Neergaard til at kommentere, om han ikke mener, at der faktisk er ny viden, og om han ikke mener, at når regeringen også har til-

kendegivet, at man vil kigge nærmere på det her i 2007 – og det er jo godt – er det faktisk, fordi man er bekymret for, at den argumentation, der har været ført indtil nu, ikke holder.

(Kort bemærkning).

Christian Wedell-Neergaard (KF):

Nu synes jeg, man skal starte med at glæde sig over, at erhvervet er positivt over for det her initiativ, og at det vil koste transporterhvervet i størrelsesordenen 600 mio. kr. at gennemføre de tiltag, der vil komme som følge af krav i forbindelse med miljøzoner, og det synes jeg er et element i sig selv.

Jeg deltog jo selv i den høring, hvor de ultrafine partikler blev omtalt, og her blev der argumenteret for – hvis man skulle hælde sit hoved fuldstændig til de præsentationer, der var dér – at de ultrafine partikler er et problem. Men der er jo tale om ny viden, som er undervejs. Der er tale om, at man kan sætte spørgsmålstegn ved, om de indlæg er fuldt dækkende, og derfor har vi også i betænkningsbidraget skrevet, at for så vidt angår EURO IV- og EURO V-motorer, vil vi holde øje med dem med henblik på at se, om der er behov for på et senere tidspunkt at kræve, at de bliver monteret med partikelfiltre.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Så tror jeg, vi går over til ordførerrækken. Så må det blive hr. Johs. Poulsen som ordfører for Det Radikale Venstre.

Johs. Poulsen (RV):

Hr. Steen Gade har allerede redegjort for, hvorfor vi fra oppositionens side har ønsket både at stille en række ændringsforslag og komme med kommentarer her. Det skyldes jo ikke – og lad os så få smilet lidt frem – at vi ikke godt kan se, at det, når vi vedtager det her lovforslag, rent faktisk er et fremskridt. Selvfølgelig er det det. Men vi synes måske også nok, at det er fair at konstatere, at det har været længe undervejs, at man godt kunne have været klar noget før, og at der fortsat er et par mangler, vi kunne have udbedret, og som kunne have gjort, at forslaget rent faktisk ville have været bedre, synes vi fra radikal side, set fra stort set alle synsvinkler.

Det, som jeg især vil beskæftige mig med, er spørgsmålet om, hvilke områder miljøzonerne kan komme til at omfatte. Vi synes, det er lidt mærkeligt, at man laver begrænsningen på de fem byer, og vi synes et eller andet sted, at der skal være en slags overensstemmelse mellem

det, der bliver sagt her fra talerstolen, og det, der bliver vedtaget. Så når hr. Jørn Dohrmann siger, at de kommuner, der har lyst til at gå i gang, nu kan gå i gang, må vi jo sige, at sådan er det ikke. Det er nærmest lige modsat: Selv om der er nogle kommuner, der har lyst til at gå i gang, kan de ikke gå i gang.

Kl. 13.20

Vi har egentlig syntes, at vi, der har stillet ændringsforslaget, har lagt det meget blidt op ved at sige, at ministeren jo så kan tage stilling til, om der er situationer, hvor en kommune, hvis den har et ønske om det, og hvis den har et underlag, der betyder, at der ville være fornuft i at lave miljøzoner, kan indgå i en fornuftig sammenhæng.

Vi tror da heller ikke nødvendigvis, det behøver at starte med, at det – ud over de fem store byer – er Lemvig, som isoleret set tager fat på den opgave, men hvis man ser på de fem storbyer, så ligger der jo altså ikke mindst i forhold til København en række kommuner direkte tilknyttet Københavnsområdet, hovedstadsområdet, som der måske kunne være meget logik i at man kunne inddrage i forbindelse med miljøzonerne. Og vi ved jo tilfældigvis også, at i en række af de kommuner – jeg tror sågar i miljøministerens hjemkommune – diskuteres sagen, og der er ønsker fra forskellig side om, at man også i de kommuner vil kunne være omfattet af de kommende bestemmelser.

Vi synes fra radikal side, at det er en mangel ved lovgivningen her, at man ikke lukker op for den mulighed, altså at man efter en fornuftig vurdering – gerne gennemgået med tættekammen – ser, om der er sammenhæng til de øvrige zoner og lignende, og efter en sådan vurdering fra miljøministerens side vil kunne sige: Jamen hvis der virkelig er et sådant ønske i den pågældende kommune, er der her en indre logik, der tilsiger, at det fint kunne hænge sammen med andre miljøzoner, som er dannet.

Specielt det forhold – en række af de andre forhold har allerede været debatteret indgående her i debatten – synes vi er en stor mangel ved forslaget, som det ligger nu, og i al fald må vi rette hr. Jørn Dohrmann, når han siger, at de kommuner, der har lyst til at gå i gang, nu kan gå i gang. Det er der jo altså absolut ikke tale om, tværtimod.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Der er nogle spørgsmål, men reglen er sådan, at man skal ned fra talerstolen, når det er anden og tredje behandling.

Det er først hr. Jørn Dohrmann og derefter hr. Christian Wedell-Neergaard.

(Kort bemærkning).

Jørn Dohrmann (DF):

Det glæder mig overordentligt, at selv hr. Johs. Poulsen kan se, at der er fremskridt på det her område. Selvfølgelig skal det stå lysende klart, at dér, hvor man kan gå i gang, er i de fem kommuner, som vi har omtalt i forslaget her.

Men som det også må stå lysende klart for enhver, der beskæftiger sig med det her, så viste det demonstrationsprojekt, som Færdselsstyrelsen afsluttede her i sommer, at det altså var 40 pct. af de her partikelfiltre og katalysatorer – kald dem, hvad du vil – der ikke virkede. Skulle man så lave en generel lov, eller skulle man være realistisk og ligesom lave nogle forsøgsprojekter? Der siger vi fra Dansk Folkepartis side, at vi gerne vil lave forsøgsprojekter, og hvis det viser sig, at vi skal have flere miljøzoner, så vil vi gerne diskutere det på et senere tidspunkt, når grundlaget derfor er på plads.

Men på nuværende tidspunkt må vi bare sige, at den viden, der er tilgængelig på området, ikke er tilstrækkelig.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Jeg forstod ikke helt, om det var et spørgsmål til hr. Johs. Poulsen, men o.k., så er det hr. Johs. Poulsen.

(Kort bemærkning).

Johs. Poulsen (RV):

Jeg må indrømme, at jeg sådan set ikke synes, at spørgsmålet var særlig logisk, hvis det skulle forstås på den måde, at man virkelig mener, at det er et meget stort problem, at der i den her udviklingsfase er problemer. Det er der jo ikke nogen der på noget tidspunkt har betvivlet, men vi er inde i en udvikling, hvor vi næsten fra dag til dag får fremskridt inden for teknologien. Og hvis man virkelig mener, at det i sig selv er et meget stort problem, at der er et vist procenttal i den undersøgelse, der ikke er tilfredsstillende, så er det jo ikke et argument for, at man ikke kan inddrage yderligere kommuner i miljøzonerne i fremtiden. Så kunne man lige så godt sige, at det er et argument for, at man overhovedet ikke kan gå i gang, og så må man jo beslutte sig ud fra

det. Hvis man kan gå i gang i de fem store kommuner, er der naturligvis logik i, at man også ville kunne gå i gang ikke mindst i kommuner, altså bysamfund, tæt beboede områder, som ligger direkte op ad de fem bysamfund, der er tale om her.

Derfor er det ikke, som hr. Jørn Dohrmann sagde tidligere fra talerstolen, sådan, at de kommuner, der har lyst, nu kan gå i gang. Det var altså det, hr. Jørn Dohrmann sagde, og der synes jeg, det er vigtigt, at vi sådan set sikrer, at der er overensstemmelse mellem det, der siges her fra talerstolen, og det, som så rent faktisk vedtages.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Så er det hr. Dohrmann for endnu et spørgsmål.

(Kort bemærkning).

Jørn Dohrmann (DF):

Som jeg gjorde rede for for et lille øjeblik siden, er det min klare holdning, at de fem kommuner, som er nævnt i forslaget her, er dem, der kan gå i gang med miljøzoner.

Men spørgsmålet er jo – og det er mit spørgsmål til hr. Johs. Poulsen – om man får nok ud af de penge, man ofrer, når man ud fra de undersøgelser, der ligger til grund på nuværende tidspunkt, ved, at der er 40 pct. af de her filtre, der ikke virker. Får man så nok for de penge, de ting, man egentlig pålægger vognmændene ved at indføre de her partikelfiltre?

Kl. 13.25

Vi ved jo, at i forhold til situationen, da grænseværdien for tunge køretøjer blev indført i 1990, har man, hvis man tager EURO IV og V-køretøjerne med, altså taget 98 pct. af de partikler væk. Er det ikke en stor forbedring, at man nu tager 98 pct. af partiklerne væk, og er hr. Johs. Poulsen ikke tilfreds med, at det her virkelig er et kæmpe skridt fremad?

(Kort bemærkning).

Johs. Poulsen (RV):

Jeg tror, at jeg i alle sammenhænge, hvor jeg har diskuteret det her – jeg sagde det også, da jeg indledte min ordførertale – har konstateret, at det er et skridt fremad. Vi mener, at man efterhånden er blevet presset til i regeringen at tage det her skridt, og vi er glade for, at det sker. Det er et skridt fremad på nuværende tidspunkt.

Men i spørgsmålet om teknikken og virkningen i forhold til det at begrænse antallet af kommuner, der kan indgå i det, hænger argumentationen ikke sammen. Man kan jo sige, at netop

de vognmænd, som i fremtiden skal investere i forskellige former for teknologi, er i den situation, at det skal de gøre i forhold til de miljøzoner, som skabes i en eller flere af de fem store byer, og man kunne jo nøjagtig lige så godt have den situation, at man så havde yderligere miljøzoner forskellige steder; det giver jo ikke en yderligere investering for vognmændene, for de skal kunne køre de samme steder under alle omstændigheder.

Derfor er der kun gevinst at hente for sundhed og miljø, hvis man inddrager andre geografiske områder i den her lovgivning.

Det er også derfor, vi fortsat ikke forstår, at heller ikke Dansk Folkeparti vil være med til at sikre, at man kunne have større geografiske områder indbefattet. Der er kun gevinster ved det. Investeringen er den samme for de vognmænd, der er tale om, fordi de jo altså skal indrette sig i forbindelse med det første sted, som rent faktisk laver zonerne.

(Kort bemærkning).

Christian Wedell-Neergaard (KF):

Jeg vil bare spørge ordføreren: Når nu man så skråsikkert fremfører, at det vil have en øget effekt at inddrage flere byer, hvad bygger man egentlig den viden på?

Vi står jo med noget nyt, som skal implementeres på baggrund af en henvendelse fra Københavns Kommune. Det er Københavns Kommune alene, der har drevet det her frem, og derfor har man nu i lovforslaget sagt, at der er fem byer, hvor der hersker nogenlunde ens vilkår, og derfor har man taget de fem byer med.

Vi ved, det reducerer partikelforureningen fra bilerne, men vi ved jo ikke, hvad effekten er i forhold til den samlede partikelforurening. Vi ved, at effekten vil være relativt lille, og dermed er der jo god baggrund for at sige: Lad os nu afprøve det i de fem byer, hvor problemet er størst.

Vi ved heller ikke, hvad effekten er af de katalysatorer. Der bliver nu lavet en godkendelsesordning, og den virker først på et senere tidspunkt, så derfor kan man sige: Hvorfor ikke lige afvente og se, hvordan det virker i de fem byer, som er omfattet af lovforslaget?

(Kort bemærkning).

Johs. Poulsen (RV):

Jamen jeg synes, at hr. Christian Wedell-Neergaard i sit spørgsmål jo netop siger: Hvorfor ikke vente og starte der, hvor problemerne er

størst? Der tror jeg simpelt hen, at der måske er tale om, at vi på en eller anden måde har en forskellig tilgang, for det er jo sådan, at der, hvor problemerne er størst, grænser man også op til andre byområder – i alt fald i Københavnsområdet – hvor man med lige så stor hæderlighed kunne sige: Her er problemet lige så stort. Og hvis der de steder er et ønske om, at man kunne indgå i kommende miljøzoner i en naturlig sammenhæng med det, der eventuelt skabes i København, synes vi, det er meget underligt, at man ikke kan tage den diskussion op.

Som sagt er ændringsforslaget jo sådan sammensat, at det overlades til ministeren at tage endelig stilling, men at man netop dér kan vurdere, om der ikke kunne skabes en indre logik og en sammenhæng til de kommende zoner. Det synes vi er mærkeligt at man ikke vil lade omfatte af forslaget.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Hr. Christian Wedell-Neergaard for et sidste spørgsmål.

(Kort bemærkning).

Christian Wedell-Neergaard (KF):

Jamen anerkender ordføreren ikke, at det at skabe miljøzoner er et stort indgreb over for transporterhvervet, og at man derfor skal gøre det med forsigtighed og der, hvor det har den største effekt?

Kl. 13.30

(Kort bemærkning).

Johs. Poulsen (RV):

Jo, vi anerkender, at det er en væsentlig ændring i den positive retning, og det er jo også derfor, vi har presset på igennem lang tid for at få skabt miljøzoner. Men det må dog være sådan, at hvis man lokalt, altså i kommunalbestyrelsen, et udtryk for et demokratisk fundament, siger: Vi synes, der også her er baggrund for sagligt, fagligt, indholdsmæssigt at indgå og medvirke eventuelt i en samlet miljøzonebetragtning – det er jo mest aktuelt i hovedstadsområdet – så synes vi, det er meget mærkeligt, at man afskæres fra at få muligheden. Vi synes, at miljøministeren burde have mulighed for efterfølgende at vurdere sagligt og fagligt, om det vil være logisk at udvide zonerne til nogle af de byområder, som jo er vokset totalt sammen, som har noget af den samme trafik, som derfor også har nogle af de samme problemer, og hvor der måske også der-

for kunne være nogle gevinster ved at inddrage yderligere områder i zonerne.

Så vi synes, det er mærkeligt. Det er en brist i den logik, der ellers kunne være i forslaget.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Tak til ordføreren. Det, der nu står tilbage, er, at vi skal have hr. Torben Hansen op som ordfører, senere hr. Per Clausen og så ministeren, som ønsker at runde af. Det er rækken. Først hr. Torben Hansen som ordfører – sådan har jeg forstået det – så senere hr. Per Clausen og så til sidst ministeren.

Torben Hansen (S):

Der skal med hensyn til det her forslag ikke herske tvivl om, at det på nogle punkter er et skridt fremad. Det tror jeg vel også, som det også har været sagt af tidligere ordførere, at hele Folketinget kan stå bag og kvittere for. Det, der så er det lidt ærgerlige i det, er, at man jo sådan set i stedet for at have taget et skridt fremad kunne have taget to skridt fremad, nogle ville også sige, man kunne have taget et syvmileskridt, fordi vi har den viden til rådighed, som vi egentlig på mange punkter har behov for. Det er jo også den viden, der har dannet grundlag for, at oppositionen i fællesskab har stillet de ændringsforslag, som vi har, både om flere kommuner, om varebiler og også om de tidsfrister, der er.

Jeg skal da beklage, at regeringen ikke har villet være med på de ændringsforslag. Jeg tror også, det er vigtigt at få rettet en misforståelse. Det er blevet sagt indtil flere gange, at det her reducerer partikeludslippet mellem 90 og 98 pct. Og det passer simpelt hen ikke.

Det, der kommer til at foregå ved det her, er: 1) varebiler er ikke med, 2) når man tager de tunge køretøjer – og det er jo så også det svar, der ligger på spørgsmål 70 – så kommer ministeren til at blande dadler og æbler, om man vil, sammen, for det, der jo sker, er, at når man tager udgangspunkt i de 90-98 pct., så handler det om vægten af partiklerne, men det, der så at sige er det allermost sundhedsskadelige i det her, og det, som den tilgængelige viden, vi har for nuværende, siger, er, at det er antallet af partikler, de helt ultrafine partikler, der er det mest skadelige.

Det vil sige, at jeg synes, man fra borgerlige ordføreres side stikker folk blå i øjnene, når man siger, at mellem 90 og 98 pct. af partiklerne forsvinder. Ja, mellem 90 og 98 pct. af vægten af partiklerne for biler over de 3,5 ton forsvinder

efter nogle bestemte tidsfrister, men antallet af partikler bliver rent faktisk flere og flere, fordi de bliver mindre og mindre.

Jeg tror, det er meget vigtigt, at vi også har det perspektiv med i debatten. Vi har derfor fra oppositionens side så også stillet ændringsforslaget om, at vi skulle have Euro IV og Euro V med i det her, og jeg synes, det er ærgerligt, at man ikke har villet det.

Det er også det samme, som hr. Dohrmann siger: Der er ikke nok tilgængelig viden for nuværende. Hvis man sætter sig ned og kigger på den viden, der er leveret fra ministeriet, og også på den viden, der blev leveret på den høring, som Miljøudvalget har holdt, så synes jeg rent faktisk, der er rigeligt med tilgængelig viden til, at vi strammer skruen noget ekstra, for det her er jo ikke et spørgsmål om, havde jeg nær sagt, tidsfrister og alt muligt andet, jo, det er det også, men i sidste ende er det her et spørgsmål om folks sundhed i byerne.

Vi har Københavns Kommune, vi har Frederiksberg Kommune, der siden 2003 hårdt og intensivt har presset på for at få gennemført det her. De går vel ikke som kommuner ud og forsøger at presse noget igennem, som de ikke mener der er tilgængelig viden bag. Det nægter jeg at tro, for det er deres borgere, som får gavn af det her, men det er jo også deres erhvervsliv, der skal være med til at betale en del af regningen.

Så jeg vælger at tro, at når Københavns og Frederiksbergs kommuner går så hårdt ind i den her sag, gør de det også på et grundlag af tilgængelig viden og ikke på et grundlag af gætte-rier, som det er blevet sagt her fra talerstolen.

Kl. 13.35

(Kort bemærkning).

Jørn Dohrmann (DF):

Jeg er bare nødt til at spørge hr. Torben Hansen, om man i Socialdemokratiet synes, at når vi har kunnet konstatere i det demonstrationsprojekt, som Færdselsstyrelsen har afsluttet her i sommer, at 40 pct. af partikelfiltrene ikke virkede, er det grundlag nok for at indføre en så omfattende lov, hvis det skulle indføres over hele landet. Eller synes man, at vi skulle samle nogle flere erfaringer?

Så vil jeg også godt spørge hr. Torben Hansen, om man ikke anerkender, at den her regering sammen med Dansk Folkeparti har afsat puljer til partikelfiltre? Jeg ville næsten sige for mange år siden, men i hvert fald for flere år siden har man afsat puljen. Jeg vil bare spørge: Hvad gør

de den tidligere regering? For nu blev det nævnt, at man allerede tilbage i 2003 fra Københavns Kommune var opsat på, der skulle ske noget her.

Derfor vil jeg bare spørge hr. Torben Hansen: Dengang Socialdemokratiet havde roret og statsministerposten, hvorfor gjorde man så ikke mere for at få miljøzoner indført?

(Kort bemærkning).

Torben Hansen (S):

Med hensyn til det sidste spørgsmål kan jeg for det første oplyse hr. Dohrmann om, at meget kan man beskyldes os for, men direkte at være regeringsbærende parti i 2003 er et ansvar, vi i Socialdemokratiet ikke kan tage på os, og slet ikke med den politik, der blev ført i de år. Men hvis man kigger tilbage på, hvad der er gjort, så var det i 1999 eller 2000, at den daværende trafikminister, fru Sonja Mikkelsen, fik indført en hjemmel i færdselsloven om etablering af miljøzoner. Den hjemmel var der.

Hvad er der så sket i de 5 år, hvor denne regering har siddet, hvis vi skal ind i det? Et eller andet sted er det en fuldstændig håbløs diskussion, men det er hr. Dohrmann, der har rejst den, så jeg vil gerne tage den. Der er absolut ingenting sket, men Københavns og Frederiksbergs kommuner har presset meget hårdt på. Man har fra denne regerings side sprættet ganske alvorligt i nettet, og man har haft Dansk Folkepartis opbakning til at sprælle, men der er sket noget, også i vores tid: 1999, fru Sonja Mikkelsen.

(Kort bemærkning).

Jørn Dohrmann (DF):

Det er jo sådan i politik, at man kun hører det, man gerne vil høre, og det kan jeg høre også er tilfældet med hr. Torben Hansen her. Jeg sagde jo ikke, at Socialdemokratiet var regeringsbærende i 2003, jeg nævnte kun, at man ligesom sagde, man pressede på.

Det, jeg gerne vil spørge ind til, er jo selvfølgelig: Hvorfor skete der ikke noget? Hvorfor blev loven ikke vedtaget i 1999, når hr. Torben Hansen siger, at fru Sonja Mikkelsen på det tidspunkt virkelig gjorde et stort stykke arbejde?

Vi kan jo bare konstatere, at det først var i år i 2006, at loven blev vedtaget. Der er gået masser af tid, der er løbet meget vand i åen siden. Og nu sker der endelig noget. Men alligevel må vi jo spørge: Når 40 pct. af de partikelfiltre, som man har testet, ikke virker optimalt, synes hr. Torben Hansen så, at det er et utroligt flot resultat?

(Kort bemærkning).

Torben Hansen (S):

Jeg ved godt, at det forekommer nyt for Dansk Folkepartis ordfører, men man skal sådan set have hjemmel til de ting, man går og laver, og det var sådan set den hjemmel, som den daværende trafikminister fik ind i færdselsloven i 1999 eller 2000.

Jeg kan så konstatere, at de gange, hvor oppositionen siden i denne regerings tid har stillet forslag om obligatoriske partikelfiltre og miljøzoner, har de ikke nydt fremme her i det høje Ting, bl.a. på baggrund af, at Dansk Folkeparti har været imod.

Med hensyn til de 40 og de 60 pct. skal vi jo sådan set være glade for, at der er 60 pct. af modellerne, der virker. Så skal man jo også forholde sig til, at hvis man ingenting gør, og hvis man ikke initierer en udvikling, så er man i hvert fald stensikker på, at der absolut ingenting sker i forbindelse med, at de her filtre skal blive bedre. Men jeg kan forstå, at det er fuldstændig uinteressant for Dansk Folkepartis ordfører, fordi Dansk Folkepartis ordfører for nærværende slet ikke hører efter, men kigger den anden vej.

Tredje næstformand (Helge Adam Møller):

Tak til ordføreren. Vi går videre i ordførerrækken, og den næste ordfører er hr. Per Clausen.

Kl. 13.40

Per Clausen (EL):

Jeg skal gerne starte med at give udtryk for uforbeholden glæde over det lovforslag, der ligger her. Når jeg gør det, skyldes det, at når det eneste kritiske, man kan sige om et regeringsforslag, er, at det er for lidt, og at det kommer alt for sent, så tror jeg ikke, at man kan opnå meget mere med den regering, vi har i dag. For det er jo rigtigt, som det er blevet sagt fra fleres side, at det her repræsenterer et fremskridt. Det repræsenterer oven i købet et ikke ubetydeligt fremskridt. Så set ud fra mine forventninger til regeringen og Dansk Folkeparti er jeg faktisk meget, meget glad over det forslag, der ligger her.

Så må man selvfølgelig sige, at det er ærgerligt, det skulle tage så mange år, for det, der nu ligger, kunne man jo have vedtaget for flere år siden. Og det er selvfølgelig også ærgerligt, at man så, når nu man alligevel lod der gå så lang tid, ikke sørgede for, at forslaget blev mere omfattende. Det er selvfølgelig ærgerligt. Men hvis der på den anden side ikke skulle være noget at

rette op på, også på det her område, når vi får en ny regering, ville det jo være ærgerligt.

Så må man jo oven i købet tilføje, at når man lytter til debatten i dag og læser betækningsbidragene, er det jo sådan, at på en række af de områder, hvor oppositionen har stillet ændringsforslag, er regeringen villig til at se på det fremover. Vi håber så bare på, i hvert fald fra vores side, at det ikke behøver at tage lige så lang tid at gennemføre de næste fremskridt på det her område, som det tog at opnå regeringens velvillige syn på at få indført de her miljøzoner. Jeg synes faktisk, det ville være rart, hvis vi kunne få en meget tydelig tilkendegivelse af, at det behøver det ikke at gøre.

Så hørte jeg oven i købet, når vi snakker om miljøzoner andre steder end de her fem store byer, hr. Dohrmann sådan, at hr. Dohrmann da var indstillet på om måske ikke så lang tid at se på, om man skulle udvide dem, måske endda helt ned til hr. Dohrmanns egen by, som jeg ved han tit fokuserer meget på. Og den mulighed for på den måde virkelig at lægge lidt pres på regeringen også i det videre forløb vil vi selvfølgelig vide at benytte os af.

Det er jo lidt ærgerligt, kan man sige, at når man for en gangs skyld er med til at stille et ændringsforslag, der vil give miljøministeren en bemyndigelse, nemlig en bemyndigelse til at indrette miljøzoner også i andre byer end de fem store, så afviser miljøministeren det. Men jeg kan forsikre miljøministeren om, at det med at forsøge at pånøde ministeren nogle bemyndigelser skal vi nok vente længe med at forsøge på igen. Til gengæld kan det jo så være, at vi kan få en mulighed for at få et fremskridt på det her område inden alt for lang tid.

Vi synes så – og det skal bare være mine afsluttende bemærkninger – at det er ærgerligt, at vi ikke allerede nu kunne få indskrevet i loven, at vi skulle have varebilerne omfattet, at man lagde sig fast på et årstal for, hvornår de skulle være indbefattet for også på den måde at lægge et pres på den nødvendige teknologiudvikling. Vi synes, det er ærgerligt, at erkendelsen af de fine partiklers skadelige effekt ikke var blevet stor nok i regeringspartierne og i Dansk Folkeparti til, at man også der ville begynde at agere på den. Men når man tænker tilbage på, at det jo ikke er mere end et års tid siden eller sådan noget, hvor der ligesom næsten var et spørgsmålstegn ved, om de ekstrafine partikler overhovedet eksisterede, så er der selvfølgelig også der tale om et fremskridt.

Så selv om Enhedslisten allerhelst så, at vi vedtog det her forslag med alle oppositionens samlede gode og fremadrettede og fornuftige ændringsforslag, kan jeg allerede nu sige – for så behøver jeg ikke at bruge tid på det ved tredjebehandlingen – at når vi kommer til den sidste afstemning, vil Enhedslisten stemme for det her forslag og betragte det som et første og vigtigt skridt på en vej, som vi nok skal fortsætte med at bevæge os hen ad, og gerne måske i en lidt hurtigere takt, end regeringen og Venstre og Dansk Folkeparti og Konservative kunne forestille sig. Men retningen er vi jo også – det fremgår af betænkningssidragene – nogenlunde enige om, og da det sker meget sjældent, så vil jeg slutte med at glæde mig over det.

Miljøministeren (Connie Hedegaard):

Det sker ikke så tit, men det er da lige før, jeg ikke behøver at tage ordet, for hr. Per Clausen fra Enhedslisten sagde det jo egentlig ganske, ganske udmærket. Det her er et fremskridt, og så følte hr. Per Clausen endda anledning til at sige: Ja, det er et ikke ubetydeligt fremskridt. Det synes jeg er et citat, som er værdt at bemærke sig.

Jeg er så helt enig med hr. Per Clausen i, at det her har taget lang tid, også længere tid, end jeg og jeg tror alle ordførere i deres vildeste fantasi havde forestillet sig. Jeg havde været miljøminister i, jeg tror en uge i august 2004, da jeg første gang hørte om det her problem med miljøzoner, og jeg tænkte: Det kan vel ikke tage så lang tid at få det løst.

Men alle her ved, hvad problemet har været. Statsretskyndige har påpeget en risiko for, at vi kunne ende i umådelige slagsmål i retten om ekspropriation, som ingen af os har ønsket. Ingen af os har haft en interesse i at stramme lovforslaget så meget, at vi endte der. Det er jo baggrunden for, at lovforslaget er gået lige til kanten af, hvad statsretsekspertter overhovedet mener at vi kan.

Kl. 13.45

Det synes jeg da vi skulle tage at glæde os over i dag, præcis som hr. Per Clausen lige gjorde det. For alle har jo presset på, alle har knoklet for det her resultat, og der er ikke tvivl om, at det bliver til gavn for menneskers sundhed. Det er et forslag til stor gavn for miljøet i vores store byer.

Så synes jeg jo også, at hr. Per Clausen sagde en anden interessant ting lige før. Hr. Per Clausen sagde nemlig: Tænk på, hvor lidt vi vidste

om de her nye teknologier for bare et år siden. Det synes jeg også er interessant i lyset af det, hr. Steen Gade sagde, for hr. Steen Gade sagde jo: Ja, der er nye teknologier, skal vi ikke også tage dem med? Så tilføjede hr. Steen Gade, at der er ny viden, men så kan man sætte spørgsmålstegn ved, hvor sikker denne viden er. Det er vist nogenlunde korrekt citeret, hvad hr. Steen Gade sagde her tidligere.

Og det er jo lige præcis sagen. Vi er nødt til at kende værdien af disse teknologier til bunds, før vi lovgiver og siger, at mennesker skal bruge de teknologier. Og der vil jeg altså godt gøre opmærksom på, at i det bidrag, der er kommet til udvalget, i den udtalelse fra miljøministeren siger jeg jo fuldstændig klart, at jeg til hver en tid er åben over for, at når vi har fået afprøvet SCRTeknologierne, så skal vi helt bestemt være rede til at principgodkende dem. Og vi har jo endda sagt, at vi inden udgangen af 2007 forventer, at det vil ske.

Det står også klart og tydeligt, at Miljøstyrelsen iværksætter en undersøgelse af den miljømæssige effekt af eftermonteringen af SCR-katalysatorer på tunge køretøjer – også det tager vi fat på – ligesom der også er en tilkendegivelse omkring Euro IV og Euro V. Så skulle vi dog ikke i dag sådan bare for en gangs skyld glæde os over, at vi faktisk – jeg forstår, at alle på freddag vil stemme for det forslag, der faktisk ligger her – nu får taget et meget stort skridt, som mange har knoklet i flere år for skulle kunne lade sig gøre.

At det er et stort fremskridt, viser sig jo også ved prisen, som er flere hundrede millioner kroner. 600 mio. kr. koster det her faktisk vognmandserhvervet. Den regning ville vi jo ikke udskrive, hvis ikke vi troede, der også var en tilsvarende miljøeffekt i den anden ende.

Og med hensyn til nogle af de mere beske bemærkninger: Læs betænkningen. Der står, at alle de bekymringer, der den sidste times tid er luftet heroppefra, er der faktisk taget højde for i mit svar til udvalget, og lad os så glæde os over det fremskridt, der ligger i det her forslag.

Tredje næstformand (Helge Adam Møller):

Tak til miljøministeren. Da der ikke er flere, der har ønsket ordet, kan vi om kort tid gå til afstemning. Men da der ikke er forløbet 7 minutter, siden der blev ringet, holder vi en kort pause i forhandlingerne, uden at de er afbrudt.

Kl. 13.50

Tredje næstformand (Helge Adam Møller): Så er pausen forbi, forhandlingerne sluttede for 3 minutter siden, og vi går derfor til afstemning.

Afstemning

Ændringsforslag nr. 1 vedtoges uden afstemning.

Ændringsforslag nr. 2 forkastedes, idet 50 stemte for, 67 imod.

Ændringsforslag nr. 3 forkastedes uden afstemning.

Ændringsforslag nr. 4-6 vedtoges uden afstemning.

Ændringsforslag nr. 7 forkastedes, idet 50 stemte for, 67 imod.

Ændringsforslag nr. 8 forkastedes uden afstemning.

Ændringsforslag nr. 9 forkastedes, idet 51 stemte for, 67 imod.

Lovforslaget overgik derefter til tredje behandling.

Tredje næstformand (Helge Adam Møller): Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (*Ophold*). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:
30) Anden behandling af lovforslag nr. L 40: Forslag til lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse, lov om beskyttelse af havmiljøet og forskellige andre love. (Ophævelse af adgang til at overføre myndighedskompetence til kommunale fællesskaber og ændring af delegationsbestemmelser m.v. i en række love på natur- og miljøområdet).
 Af miljøministeren (Connie Hedegaard). (Fremsat 5/10 2006. Første behandling 12/10 2006. Betænkning 22/11 2006).

Der var stillet 1 ændringsforslag i betænkningen.
 Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget og ændringsforslaget sattes til forhandling under et.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

Ændringsforslaget vedtoges uden afstemning.

Lovforslaget overgik derefter til tredje behandling.

Tredje næstformand (Helge Adam Møller): Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (*Ophold*). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:
31) Anden behandling af lovforslag nr. L 55: Forslag til lov om miljøgodkendelse m.v. af husdyrbrug.
 Af miljøministeren (Lars Barfoed, fg.). (Fremsat 26/10 2006. Første behandling 9/11 2006. Betænkning 6/12 2006).

Der var stillet 18 ændringsforslag i betænkningen.
 Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget og ændringsforslagene sattes til forhandling under et.

Forhandling

Mette Gjerskov (S): Vi står her med et lovforslag, som skulle forbedre miljøet i Danmark. Det er jo sådan, at landbruget er det erhverv, som forurener mest i dette land. Det er det erhverv, der belaster vores vandløb og vores søer og vores fjorde og vores heder og vores overdrev og vores klitter aller-