

kun at have frivillige ordninger, sagde jeg; vi kan også lave nogle ting, som gør, at vi kan få påvirkningen af miljøet og naturen bragt ned. Og det er bare det, jeg spørger om.

Det er jo helt konkret, det her, og det behøver man ikke at have noget papir på, for det er jo ikke nogen hemmelighed, at jeg har ment det, og at Venstre i mange år har ment, at det kunne være en vej frem, så kom nu med et klart svar.

Kl. 14:39

Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):
Ordføreren.

Kl. 14:39

Mette Gjerskov (S):

Jeg synes faktisk, at jeg kom med et meget klart svar: Jeg siger: Ja, det kan vi sagtens diskutere.

Det, der er væsentligt, er, at vi får nedbragt mængden af gift, der bliver hældt ud på de danske marker, og får nedbragt virkningen af det. Det er jo det, det drejer sig om. Så ethvert tiltag, der er godt for miljøet – og det tror jeg faktisk næsten jeg kan sige, uanset om det er det her emne eller andre emner – vil Socialdemokratiet være for. Det er sådan set det, vi er her for, nemlig at sikre et ordentligt miljø i Danmark og sikre, at vi får en biodiversitet, sådan at der også er en ordentlig natur at give videre til vores børn og børnebørn. Det er det, det drejer sig om med det her forslag.

Kl. 14:40

Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):

Tak til ordføreren. Da der ikke er flere, der har bedt om ordet, er forhandlingen sluttet.

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Miljø- og Planlægningsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget.

Det er vedtaget.

Det næste punkt på dagsordenen er:

17) 1. behandling af beslutningsforslag nr. B 102:

Forslag til folketingsbeslutning om montering af SCR-katalysatorer på tunge dieseldrøjetøjer.

Af Torben Hansen (S), Ida Auken (SF), Bente Dahl (RV) og Per Clausen (EL) m.fl.
(Fremsættelse 09.04.2008).

Kl. 14:40

Forhandling

Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):
Forhandlingen er åbnet. Miljøministeren.

Kl. 14:41

Miljøministeren (Troels Lund Poulsen):

Jeg vil gerne starte med at sige tak til hr. Torben Hansen og resten af forslagsstillerne for lejligheden til at drøfte spørgsmålet igen om eftermontering af SCR-katalysatorer på tunge køretøjer, der kører i miljøzoner.

Det er jo ikke første gang, vi har drøftet dette emne. Vi har bl.a. drøftet det på et samråd den 23. januar. Og hvad det så helt præcist, jeg sagde på det samråd den 23. januar? Det kan der måske være en god grund til at genopfriske. Dengang sagde jeg, at der var to ting, som var afgørende for mig. Først og fremmest, at regeringen har taget og fortsat vil tage særlige nationale skridt for at begrænse luftforureningen. Derudover sagde jeg også, at jeg gerne ville gøre det krystalklart, at uanset om det drejer sig om EU-tiltag eller nationale tiltag, gælder det for denne regering om, at beslutningerne skal hvile på et solidt, fagligt grundlag. I det indgår et overblik over mulige virkemidler og deres omkostnings-effektivitet.

En af begrundelserne for forslaget i dag er det samfundsøkonomiske overskud ved at stille krav om SCR-katalysatorer på tunge køretøjer på 220 mio. kr., beregnet af Miljøstyrelsen i 2006.

Men jeg må konstatere, at hr. Torben Hansen har glemt at tage forudsætningerne for beregningerne med i betragtningerne. Det samfundsøkonomiske overskud er nemlig beregnet af krav om eftermontering af SCR-katalysatorer i hele Danmark. Jeg har derfor bedt Miljøstyrelsen om at gentage de samfundsøkonomiske beregninger, men begrænset til miljøzone i København og på Frederiksberg, for at vi kunne have et bedre grundlag for debatten her i dag. I den forbindelse har det vist sig, at forudsætningerne for beregningerne har ændret sig siden 2006. Først og fremmest har vi fået ny viden om omkostningerne ved eftermontering af SCR-katalysatorer. De har rent faktisk vist sig at være næsten dobbelt så dyrt som oprindeligt antaget; 60.000 kr. pr. lastbil i stedet for de 35.000 kr.

Når man tager højde for den større udgift, er resultatet meget overraskende. Det viser sig rent faktisk, at eftermontering af SCR-katalysatorer på tunge køretøjer i hele Danmark giver et samfundsøkonomisk underskud på 393 mio. kr.

Desuden har Danmarks Miljøundersøgelser, siden de oprindelige beregninger blev lavet, foretaget nye beregninger, der viser, at den samfundsøkonomiske gevinst ved at fjerne 1 kg NO_x er mindre end oprindelig antaget. Det følger det samfundsøkonomiske underskud, så det i alt kommer til at koste samfundet ca. 1 mia. kr., hvis vi indfører et krav om SCR-katalysatorer i hele Danmark. Underskuddet bliver selvfølgelig mindre, hvis vi kun indfører kravet i miljøzonerne, men det vil under alle omstændigheder give et underskud.

Nu skal vi jo ikke lave miljøpolitik alene på baggrund af samfundsøkonomien. Det er meget vigtigt, at vi laver miljøpolitik ud fra de udfordringer, vi har, for at sikre et så godt og stærkt miljø som overhovedet muligt. Luften skal blive renere, og vi skal overholde grænseværdien for bl.a. NO₂ for at nævne et konkret eksempel. Derfor har vi også brug for et solidt og bedre beslutningsgrundlag, når vi taler om virkemidler i forhold til at reducere NO₂-udledning i f.eks. vores byer.

Jeg må også konstatere, at vi ikke på nuværende tidspunkt har dette solide beslutningsgrundlag. Den viden, vi faktisk har, peger på, at eftermontering af SCR-katalysatorer på tunge køretøjer ikke alene kan sikre en overholdelse af grænseværdien for NO₂, der træder i kraft i 2010.

På den baggrund er det min klare vurdering, at der ikke er grundlag for at stille krav om eftermontering af SCR-katalysatorer på tunge køretøjer på nuværende tidspunkt.

Et andet hensyn, man kunne tage, som også er nævnt som begrundelse for forslaget er: »... at vitale komponenter til SCR-teknologien produceres af danske virksomheder, og at et stærkt hjemmemarked derved kan være med til at fremme eksporten af dansk miljøteknologi til udlandet«.

Til det kan jeg oplyse, at SCR-katalysatorer allerede i dag monteres på ca. 60 pct. af alle nye busser og lastbiler inden for EU, og at danske virksomheder leverer ca. 60.000 enheder om året til en række af de største producenter. Så det er ikke sådan, at teknologien ikke er i anvendelse. Faktisk har danske virksomheder allerede i dag en særdeles god markedsandel, når vi taler om netop SCR-katalysatorer.

Kravet om eftermontering af SCR-katalysatorer blev også diskuteret i forbindelse med behandlingen af lovforslaget om miljøzoner i efteråret 2006. Efterfølgende har Danmarks Miljøun-

dersøgelser for Miljøstyrelsen foretaget en undersøgelse af miljøeffekten af at stille krav om CSR-katalysatorer på ældre lastbiler og busser i miljøzoner. Undersøgelsen er netop blevet opdateret med ny viden om emissionerne, og den viste, at der uden yderligere tiltag i 2010 vil være en overskridelse af grænseværdien for NO₂ på 81 af de 138 mest befærdede gadestækninger i København. Med eftermontering af SCR-katalysatorer på tunge køretøjer vil der stadig væk være en overskridelse på 49 af gadestækningerne. Undersøgelsen er tidligere oversendt til Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg.

Hvad bekræfter så det, jeg siger? Jo, det bekræfter to ting: Der er under alle omstændigheder behov for at undersøge andre virkemidler, og eftermontering af SCR-katalysatorer skal selvfølgelig også indgå i vurderingen på linje med andre virkemidler. Jeg har derfor bedt Miljøstyrelsen om at udarbejde et virkemiddelkatalog for NO₂. Nogle af de tiltag, der skal ses nærmere på, er: fremme af renere biler i form af tidligere indfasning af euro-normerne, hybridbiler, elbiler, krav til varebiler i miljøzoner og tiltag i forhold til gamle benzinbiler uden katalysatorer. Disse tiltag er generelt kendetegnet ved, at de retter sig mod andre emissioner end blot NO₂.

Kl. 14:46

Når virkemiddelkataloget foreligger her i 2008, vil jeg invitere alle partier til en drøftelse. De problemer, vi har med at få reduceret NO₂-forureningen i de største danske byer, deler vi også med andre, nemlig resten af Europa. Derfor er det selvfølgelig også vigtigt, at vi i EU arbejder for, at den kommende euronorm for tunge køretøjer, der forhandles netop nu, kommer til at indeholde krav til den direkte udledning af NO₂.

Men vi skal ikke blot se på NO₂, vi skal hurtigst muligt nå målene for renere luft med lavere niveau for både partikler og NO₂. Derfor skal der laves en samlet strategi, hvor en videreudvikling af miljøzonerne selvfølgelig skal spille en central rolle. Miljøministeriet vil derfor i den kommende periode evaluere yderligere tiltag i forhold til varebiler, personbiler og geografisk udvidelse af zonerne. I første halvdel af 2009 vil der således foreligge et bedre grundlag for den endelige vurdering af, hvilke virkemidler der skal bruges.

Så vil jeg også gerne allerede i dag slå fast, hvad jeg som miljøminister så har gjort inden for de seneste måneder. Jeg ved jo, at det optager nogle af spørgere.

Det, der allerede er gjort, er, at vi har gjort en målrettet indsats i forbindelse med brændeovnsinitiativet i forhold til brændeovne, kedler og en lang række andre ting, der tager afsæt i at sikre, at vi nedbringer udledning af partikler fra brændeovne. Derudover har vi også med energiforliget indført en NO_x-afgift, som jo så også bekræfter, at vi tager vores forpligtelser meget seriøst vedrørende NO_x.

Endelig har jeg så også over for Folketinget tidligere besvaret spørgsmål om, hvad jeg vil gøre i forhold til nogle af de anbefalinger, der er kommet i forhold til indsats vedrørende luftforurening. Jeg har i de svar sagt, at jeg vil præsentere en luftbehandlingsplan, som bygger videre på de initiativer, der skal tages, for at vi kan leve op til vores internationale mål.

Kl. 14:47

Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):

Tak til ministeren. Der er en kort bemærkning fra fru Ida Auken.

Kl. 14:47

Ida Auken (SF):

Nu har jeg set i det notat med de nye beregninger, som ministeren har sendt over, og jeg vil spørge, om ministeren mener, at det giver et retvisende billede af situationen. State of the art – kunne man sige. Får vi ligesom regnet al ting med, og tegner det et retvisende billede af situationen?

Kl. 14:48

Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):

Ministeren.

Kl. 14:48

Miljøministeren (Troels Lund Poulsen):

Jeg har sådan set blot bedt om, at vi får opdateret den tidligere rapport, og derfor er det jo et udtryk for, at jeg synes, det var nødvendigt at give Folketinget den viden. Men det er klart, at når jeg præsenterer en luftbehandlingsplan, er det netop, fordi jeg vil have et samlet katalog over tiltagene. Det er netop med baggrund i, at der er lang række andre tiltag, som enten ikke er godt nok belyst, eller hvor der er forudsætninger, der har forandret sig.

Det er derfor, at jeg vil præsentere en luftbehandlingsplan, som gør, at vi målrettet dokumenterer, hvad vi har gjort, for vi har jo allerede taget en lang række initiativer, og vi kan også glæde os over, at luftforureningen bevæger sig i den rigtige retning, nemlig at vi set over tid får en renere luft. Men det er klart, som jeg også tidligere har svaret fru Ida Auken, at der stadig væk er nogle udfordringer. Det er jo netop der-

for, at vi skal sætte målrettet ind, så vi når i mål på de områder, hvor vi har en udfordring.

Kl. 14:49

Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):

Fru Ida Auken.

Kl. 14:49

Ida Auken (SF):

Nu har jeg kigget på notatet, og i det her notat er f.eks. ældre menneskers liv nul kroner værd; vi er ligeglade med ældre mennesker, de kan bare dø, det koster ikke samfundet noget. Så har man ikke regnet miljøomkostningerne ind, altså hvad NO_x-erne gør af skade på miljøet, man har kun regnet sundhedsmkostningerne med, og man har kun regnet på sundhedsmkostningerne ved punktkilder og ikke ved trafikken, som vi ved er sundhedsskadelig.

Jeg vil faktisk sige, at det her notat igen er et eksempel på et meget, meget lidt retvisende billede af realiteterne, og derfor er jeg meget interesseret i igen at spørge ministeren: Mener ministeren, at det her notat giver et retvisende billede af situationen?

Kl. 14:49

Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):

Ministeren.

Kl. 14:49

Miljøministeren (Troels Lund Poulsen):

Jeg kan sige, at det er en opdatering af det tidligere notat fra 2006, som er blevet leveret. Jeg har ingen grund til at betvivle, at Miljøstyrelsen ikke laver et grundigt stykke arbejde. Det kan være, at vi skal belyse det for fru Ida Auken gennem yderligere ting, men det er netop også derfor, at jeg gentagne gange har sagt, at der er behov for at få et bedre beslutningsgrundlag end det, vi har i dag.

Kl. 14:50

Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):

Hr. Torben Hansen for en kort bemærkning.

Kl. 14:50

Torben Hansen (S):

Tak, hr. formand. Når man hører ministerens tale, kan man jo ikke fortænke tilhørerne i at tænke, at det dybest set er et rent deja-vu i forhold til den debat, vi lige har haft om pesticider, for hvad er stort set konklusionen på ministerens tale? Den er: Det her er ikke godt, men vi vil komme med et virkemiddelkatalog, og så må vi kigge på det til efteråret og i begyndelsen af 2009. Det er samtidig med, at det erkendes, at der er rigtig mange, der hvert år rent faktisk dør på grund af luftforureningen, at der er over 2 millioner sygedage og 150.000 astmatilfælde på

grund af den generelle luftforurening, som det her er en del af.

Hvis vi nu skærer alt det politiske fnidder-fnadder væk, er spørgsmålet: Hvornår vil ministeren også begynde at tage sig af den almindelige danskers sundhed og hverdag? Her har vi jo rent faktisk noget, hvor vi, hvis det bliver vedtaget, kan gøre noget godt og noget konkret, som også vil bringe, hvilket ministeren jo også sagde, andelen af kvælstofilter ned til et mindre niveau i forhold til i dag.

Kl. 14:51

Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):
Ministeren.

Kl. 14:51

Miljøministeren (Troels Lund Poulsen):

Det er desværre sådan, hver gang man har en debat med hr. Torben Hansen, at der ikke er nogen særlig god vilje til at lytte efter. Jeg tillod mig til allersidst at opsummere, fordi jeg havde forventet, at hr. Torben Hansen måske der ville høre efter, hvad vi havde gjort. Var der ikke i min tale tale om, at der var initiativer, der var taget i min tid som miljøminister? Sagde jeg, at jeg ingenting gjorde? Jeg sagde netop det modsatte.

Jeg nævnte, at der er blevet indført en NO_x-afgift, som netop tager afsæt i, at vi tager det meget seriøst. Der er lavet en særlig indsats mod brændeovne, som jeg også kan se at hr. Torben Hansen har været ude at kommentere og faktisk for en gangs skyld rose. Det, der stod tilbage for Socialdemokraterne, var så, at der skal bruges flere penge, men det universelle argument kender vi jo godt: Det er der ikke noget nyt i. Det, der hver eneste gang, vi diskuterer det her, er Socialdemokraternes bud, er, at vi skal bruge flere penge.

Jeg sagde så også, at vi vil præsentere en luftbehandlingsplan, fordi vi har brug for at gøre endnu mere, men det er ikke sådan, at vi ikke har gjort noget ved problemet. Vi har gjort utrolig meget.

Når man sidder ude i stuerne og følger den her debat, tænker man: Er luften virkelig igen-nem de sidste 5-10 år blevet så dårlig? Nej, luftkvaliteten går den rigtige vej. Vi får en stadig bedre og bedre luftkvalitet, men der er nogle områder, hvor vi har en udfordring, og det er selvfølgelig de områder, vi skal gøre noget ved. Vi har både nationalt og internationalt en forpligtelse til at gøre noget ved det.

Kl. 14:52

Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):
Hr. Torben Hansen.

Kl. 14:52

Torben Hansen (S):

Tak, hr. formand. Jeg kan forstå, at ministeren blev lidt småfornærmet, men jeg vil henvise til, at det, der er i det her beslutningsforslag, helt konkret er en eftermontering af SCR-katalysatorer på tunge køretøjer i miljøzoner.

Jeg har været ude at kommentere det med brændeovne. Det synes jeg er fint, men det kunne jo også være rart, hvis det var sådan, at ministeren forsøgte at forholde sig til beslutningsforslaget. Vi kan jo se, at der er mange tusinde mennesker, der hver eneste dag lider, fordi der er for mange kvælstofilter i luften i de store byer. Det er sådan set det, der er forslagsstillernes ærinde med det her.

Vi synes, det er fint, hvis der endelig kommer noget fra ministeren, men jeg må også konstatere, at når det lige netop gælder luften, som vi har drøftet indtil flere gange, og hvor OECD siger, at 1 million danskere er udsat for uacceptabel luftkvalitet, er ministerens bud, at der på et tidspunkt kommer en lufthandlingsplan. Det må man jo sige er et rent deja-vu i forhold til den debat, vi havde lige før. Hvorfor vil ministeren ikke være modig og sige: Yes, det her forslag er godt, det kan fungere teknisk, og vi kan faktisk gøre en masse godt for mennesker i byerne?

Kl. 14:54

Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):
Ministeren.

Kl. 14:54

Miljøministeren (Troels Lund Poulsen):

Ja, det er et deja-vu. Det indtryk, man får, når hr. Torben Hansen bliver ved med at postulere, at vi ikke tager problemerne seriøst, er jo, at jeg som miljøminister ikke har taget initiativer undervejs i forhold til luftforureningen. Det er jo ikke rigtigt.

Vi har jo i forbindelse med energiforliget indført NO_x-afgiften, hvor hr. Torben Hansens parti selv sad med ved bordet. Det var så godt nok ikke hr. Torben Hansen. NO_x-afgiften er jo indført. Det er netop et tiltag for at gøre noget ved de udfordringer, vi har med hensyn til luftkvaliteten. Vi har indført en ordning med en skrotningspræmie, så vi gør noget mere for at få de dårligste brændekedler væk fra markedet. Vi har lavet en særlig indsats med hensyn til brændeovne. Vi har præmieret miljøvenlige biler. Vi har taget en lang række tiltag gennem de seneste år, så det der med at sige, at vi ikke tager det seriøst, er totalt ude i hampen, for vi tager det seriøst.

Det forslag, vi har i dag, tror jeg ikke nødvendigvis er det eneste saliggørende. Vi ved heller ikke, om det samfundsøkonomisk er det bedste, men det, vi ved, er, at vi skal have et bedre og solidt fagligt grundlag. Det er i bund og grund det, der altid er forskellen på hr. Torben Hansen og mig. Jeg ønsker nemlig i modsætning til Socialdemokratiet at basere miljøpolitikken på et solidt fagligt grundlag

Kl. 14:55

Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):
Hr. Per Clausen for en kort bemærkning.

Kl. 14:55

Per Clausen (EL):

Det sidste har jeg lidt svært ved at forstå. Som jeg husker det, havde vi, da vi behandlede muligheden for, at man kunne lave miljøzoner, jo nogenlunde den samme debat, og dengang fortalte den daværende miljøminister os, at sagen skulle undersøges grundigt, så man kunne få et sagligt grundlag at træffe beslutning på. Hvad er forklaringen på, at vi ikke har det saglige grundlag nu?

Jeg vil bare sige til miljøministeren, at det ikke nytter noget at henvise til NO_x-afgiften, for ministeren ved lige så godt som jeg, at den løser under halvdelen af det problem, man har – selv ud fra regeringens meget optimistiske vurdering.

Kl. 14:56

Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):
Ministeren.

Kl. 14:56

Miljøministeren (Troels Lund Poulsen):

Jeg får et helt konkret spørgsmål om, hvorfor der skal laves et nyt virkemiddelkatalog, og en af grundene til det er, at forudsætningerne har ændret sig. Der er kommet flere dieselmotorer og mere NO₂ fra det enkelte køretøj, og det er derfor, at det er en god idé at lave et nyt og opdateret virkemiddelkatalog.

Jeg må så sige, at det her jo er en – synes jeg – interessant og også meget vigtig debat, og de partier, der gerne vil understrege, at regeringen ikke gør noget, gør det simpelt hen imod bedre vidende. Regeringen tager en lang række initiativer i forhold til luftforurening, og nogle er også taget gennem de seneste måneder, hvor jeg har haft ansvaret som miljøminister. Det er jo, fordi jeg vil levere løsninger på de problemer, vi har, men jeg vil levere dem på et solidt, fagligt grundlag. Der må jeg bare sige, at vi så ikke er helt enige om, hvad det solide, faglige grundlag er. Det håber jeg vi når frem til en erkendelse af,

og når de beslutninger så skal træffes, kan vi gøre det ud fra en politisk debat – og den glæder jeg mig også til at have med hr. Per Clausen.

Kl. 14:56

Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):
Hr. Per Clausen.

Kl. 14:56

Per Clausen (EL):

Jeg kan så forstå på miljøministeren, at grunden til, at vi nu skal have et nyt sagligt grundlag at træffe beslutninger på, er, at der er opstået en ny situation, som gør, at man heller ikke kunne have gjort det før. Vi må så håbe, at der ikke opstår en ny situation, mens ministeriet arbejder på at finde det saglige grundlag, for jeg går ud fra, at vi så skal træffe beslutningen til efteråret. Det er bare for at få lidt tidsplan på det her, for ministeren har faktisk ret i, at han er kommet med et par initiativer her inden for den sidste måned, som oppositionen har ønsket igennem længere tid, og hvis det bare er udtryk for, at man rutinemæssigt skal stemme oppositionens forslag ned for senere at fremsætte dem i en lidt udtyndet form, så går det jo alligevel fremad.

Kl. 14:57

Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):
Ministeren.

Kl. 14:57

Miljøministeren (Troels Lund Poulsen):

Nu er vi inde ved sagens kerne, nemlig at det var det tætteste, man kan komme med hensyn til en tilståelsessag af ros fra Enhedslisten, det, at Enhedslistens siger, at det er i den rigtige retning, vi bevæger os, og kvitterer for, at ministeren har taget tiltag. Det er jo i stik modsætning til, hvad man hører Socialdemokraternes ordfører sige, hvor der er blevet argumenteret for, at der slet ikke er sket noget, det er jo rent déjà-vu, ingenting har bevæget sig. Og det vil jeg gerne kvittere for. Jeg vil gerne kvittere for, at det er gået op for Enhedslisten, at der bliver taget tiltag til gavn for miljøet, men det undrer mig ikke, at Enhedslisten også på det her punkt faktisk er længere fremme i feltet end Socialdemokratiet.

Kl. 14:58

Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):
Tak til ministeren. Så er det hr. Eyvind Vesselbo som ordfører.

Kl. 14:58

(Ordfører)

Eyvind Vesselbo (V):

Det er jo et meget, meget vigtigt emne, som der her bliver fremsat forslag om, nemlig spørgsmålet om at få nedbragt forureningen fra luften,

udslip fra biler, og det gælder både NO₂ og partikler. Der er jo ingen tvivl om, at det er et af de største miljøproblemer, vi har i dag, netop det, at luftforureningen fra vores transportsektor påvirker vores sundhed, og derfor skal vi selvfølgelig også have gjort noget ved det. Det er jo også sådan, at den OECD-rapport, der lige er lavet, som vurderer Danmarks miljøpolitik, her konkluderer, at et af de områder, vi skal have taget endnu mere fat på, netop er luftforureningen. Det er NO₂, og det er partiklerne. Så vi er fuldstændig enige i, at det er et kæmpe problem, som vi her skal have løst, og det er jo også derfor, at miljøministeren nu har stået og brugt meget, meget lang tid på at forklare, hvad det er, vi har taget initiativ til, og hvad det er, der også vil komme fremover.

Med hensyn til det her beslutningsforslag, som ligger her – nu siger jeg, at det er godt, at man får taget den her problemstilling op om luftforureningen – er det lidt ærgerligt, at det er så slapt og så ukonkret, som tilfældet er, for der står, at Folketinget pålægger regeringen at sikre eftermontering af SCR-katalysatorer eller tilsvarende på tunge dieseldrevne køretøjer. Jeg synes, at det er vanskeligt at tage stilling til et beslutningsforslag, hvor man nævner nogle SCR-katalysatorer eller tilsvarende. Altså, man må jo være konkret i sine forslag, for ellers kan regeringen jo ikke tage nogen initiativer på området. Der må man vide, hvad det drejer sig om her.

Regeringen har jo gjort det inden for det sidste års tid, at vi har vedtaget, at en række kommuner kan lave miljøzoner. Jeg har indimellem været i debat med miljøborgmesteren i København, som jo i lang, lang tid klagede over, at der ikke kom nogen initiativer på det her område. Han sagde endda, at han havde siddet på hænderne i 3 år og ventet på at få et svar fra ministeren. Der mener jeg, at man nok bør tage nogle initiativer, hvis man gerne vil have et svar, og så sidder man ikke bare og venter. Nu er der så kommet et svar, og hvor bliver de miljøzoner af? Vi har også sat meget store millionbeløb af, som folk kan søge for at få sat de her katalysatorer og partikelfiltre på, men vi kan simpelt hen ikke komme af med alle pengene. Vi er ikke kommet af med alle pengene endnu. De har nu stået og ventet i mindst 3 år på at blive udbetalt. Og det overrasker mig, fordi det her er et stort problem, og vi har endda gjort det, at vi har givet mulighed for, at folk kan søge hjælp og støtte til at få sat partikelfiltre på. Vi har sat afgiften ned på partikelfiltre, så det er blevet billigere, men det

er bare meget langsommeligt, og det er derfor, vi også skal tage nogle initiativer, og det vil vi også gøre. Men jeg mener, at det her beslutningsforslag simpelt hen er for slapt og for ukonkret til, at vi kan gå videre med det og stemme for det.

Jeg skal meddele, at Ny Alliance også vil stemme imod det her forslag. Jeg skal i øvrigt sige, at det vil de også gøre i det forrige, vi havde, beslutningsforslag nr. B 101. Jeg har lige fået besked på det, så nu meddeler jeg det her. Så vi kan ikke støtte forslaget.

Kl. 15:02

Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):
Fru Ida Auken for en kort bemærkning.

Kl. 15:02

Ida Auken (SF):

Vi er da helt villige til at fjerne de der to små ord eller tilsvarende, hvis det kan få Venstre til at være med på det her forslag. Men i virkeligheden skulle man tro, at det var Venstre, der lå inde med svaret på, hvad »eller tilsvarende« betyder, for i regeringens redegørelse for fremme af miljøeffektiv teknologi står der, at regeringen vil arbejde for NO_x-reduktioner for dieseldrevne køretøjer. Så vil jeg spørge hr. Eyvind Vesselbo, hvordan man vil gøre det.

Kl. 15:02

Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):
Ordføreren.

Kl. 15:02

Eyvind Vesselbo (V):

Jeg bemærkede bare, at en lang række partier her fremsætter et beslutningsforslag, som er så ukonkret, at man stort set ikke kan tage stilling til det og derfor beklageligvis jo ikke kan stemme for det, selv om man egentlig er enig i, at det her er et stort problem, der skal løses. Jeg synes, at man i langt højere grad må arbejde seriøst, når man fremsætter sådan nogle forslag. Det nytter ikke noget, at man bare kommer i salen og siger: Så flytter vi lige det ord eller den og den sætning, for så kan vi måske alle sammen være med. For så kan der være mere, der skal tages ud, og så ender det med at blive et helt andet forslag.

Med hensyn til de initiativer, der skal tages, mener jeg da, at miljøministeren gjorde det meget klart, at han ligesom jeg mener, at der skal gøres noget på det her område. Vi skal tage nogle konkrete initiativer, og nogle af de initiativer, som er mest effektive, består i at få miljøzonerne til at fungere. Vi har givet fem kommuner lov til at lave miljøzoner. Hvor mange er kommet i gang? Hvor mange har realiseret ideen? Det er

ikke ret mange. Jeg tror i hvert fald ikke, der er nogen, der er færdige med dem endnu. Vi har ikke fået udbetalt de penge, vi har sat af til støtte til det her. Så vi har taget nogle konkrete initiativer.

Kl. 15:04

Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):
Ja tak. Så er det fru Ida Auken.

Kl. 15:04

Ida Auken (SF):

Der står i regeringens redegørelse for fremme af miljøeffektiv teknologi, at man vil arbejde for at lave NO_x-reduktioner for dieseldrøjetøjer. Mig bekendt er der kun SCR-katalysatorerne, og derfor synes jeg, det er et meget konkret forslag. Vi vil have de her katalysatorer på, medmindre man kan finde en tilsvarende teknologi, og den må regeringen jo kende, går jeg ud fra. Eller også vil hr. Eyvind Vesselbo fortælle mig, hvordan man vil fjerne NO_x-erne fra dieseldrøjetøjerne, som det så tydeligt står i en handlingsplan. Der må jo ligge et helt klart svar. Det må der være. Man må kende noget, vi ikke kender.

Kl. 15:04

Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):
Ordføreren.

Kl. 15:04

Eyvind Vesselbo (V):

Næ, jeg er fuldstændig enig med fru Ida Auken i, at SCR-katalysatorerne er en glimrende idé, og jeg synes, de skulle sidde på alle de biler, det er nødvendigt at sætte dem på. Derfor har jeg også været ude at se en demonstration af, hvordan de fungerer på militære biler og på busser, og det er jo en fantastisk løsning. Jeg har bare den holdning, at hvis det nu er en god løsning, så vil det også være en god idé, at de, der har de her dieslbiler, sætter dem på. Det er også derfor, vi tog nogle initiativer, som gjorde, at folk kunne købe de her SCR-katalysatorer til en billigere pris, sådan at økonomien ikke skulle være det, der forhindrede dem i at gøre det.

Men det går meget langsomt, og derfor vil jeg ligesom under det forrige forslag opfordre fru Ida Auken til at være med til ligesom andre partier at finde nogle løsninger på det her, invitere til at komme med, så vi kan opnå et bredt forlig på det her område, sådan at vi kan få nogle løsninger, der også kan bære i fremtiden. For jeg tror ikke, at det nytter noget at stå hernede i salen og diskutere og grave grøfter, hvor der ikke er grøfter. Vi er enige om, at der skal gøres noget, så jeg vil sige til fru Ida Auken: Kom ud af busken.

Kl. 15:05

Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):

Hr. Torben Hansen for en kort bemærkning.

Kl. 15:06

Torben Hansen (S):

Tak hr. formand. Jeg kan forstå på hr. Vesselbo, at Venstre synes, at det med SCR-katalysatorer er en glimrende idé. Vi har jo alle sammen været ude at se det demonstreret herude på Slotspladsen. Det giver jo rent faktisk også forbedret brændstoføkonomi, så der er flere aspekter i det, både forsyningssikkerhedsmæssige og CO₂-mæssige. Men så siger hr. Vesselbo samtidig, at det her forslag er for slapt. Jeg vil godt lige læse op, hvad der direkte står i beslutningsforslaget:

»Folketinget pålægger regeringen at sikre eftermontering af SCR-katalysatorer eller tilsvarende på tunge dieseldrevne køretøjer omfattet af miljøbeskyttelseslovens § 15 b, der kører i de kommunalt fastlagte miljøzoner defineret i miljøbeskyttelseslovens § 15 a.«

Hr. Vesselbo mener så, at det er for slapt, fordi der står »tilsvarende«. Jeg vil gerne følge op på, hvad fru Ida Auken sagde, og lege, at vi nu – og det kan vi jo hurtigt gøre – laver det om til ordlyden »Folketinget pålægger regeringen at sikre eftermontering af SCR-katalysatorer på tunge dieseldrevne køretøjer omfattet af miljøbeskyttelseslovens § 15 b, der kører i de kommunale fastlagte zoner osv.« Når nu hr. Vesselbo lige har sagt, at det er en glimrende idé, vil jeg gerne spørge, om hr. Vesselbo og Venstre så vil stemme for beslutningsforslaget. Hvis ikke, synes jeg virkelig, at argumentationen skal være god.

Kl. 15:07

Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):

Ordfører hr. Eyvind Vesselbo har ordet.

Kl. 15:07

Eyvind Vesselbo (V):

Jeg har det sådan, at når jeg nu synes, at det her er en rigtig god idé – og vi har kunnet se demonstrationen af, hvordan det fungerer på de her store dieslbiler – så er det da ganske indlysende, at de, der har de her biler, såvel offentlige som private, sætter katalysatorer på. Det er da klart. Det gavner miljøet. De er blevet billigere. Der er alle grunde til at sætte dem på.

Jeg sagde til fru Ida Auken, at jeg ikke lige tror, at vi kan løse det ved, at vi stemmer for det her beslutningsforslag, heller ikke med de ændringer, der nu bliver foreslået, fordi man ikke lige umiddelbart er helt klar over, hvad man selv har skrevet, nemlig »tilsvarende«, og hvad det egentlig dækker over. Det er fint nok at tage

det ud, men det ændrer jo ikke på det helt konkrete, at vi, når vi skal have det her på plads, er nødt til at sætte os sammen, forhandle og finde frem til nogle løsninger sammen. Det klarer man ikke bare ved at stemme for det her. Jeg tror, det er meget mere konstruktivt, at vi i modsætning til tidligere finder ud af at forhandle og sammen nå frem til nogle konkrete løsninger.

Så jeg vil sige til hr. Torben Hansen, ligesom jeg sagde det til fru Ida Auken: Lad os mødes, sætte os ned og forhandle om de her ting og få et forlig og en bred aftale på det her område. Det er en invitation.

Kl. 15:08

Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):

Hr. Torben Hansen.

Kl. 15:08

Torben Hansen (S):

Ja tak. Jeg tager altid meget gerne imod invitationer, så det er hermed gjort. Men hr. Vesselbo siger, at når vi herinde nu synes, det er en god idé, kan han ikke forstå, at folk ikke bare lige straks gør sådan.

Jeg vil egentlig godt lige prøve at spole tiden en time tilbage, hvor en del af Folketinget også syntes, det ville være en rigtig god idé, hvis der blev spredt mindre gift ud på markerne, og at det også var gået den forkerte vej. Så kunne man ikke forestille sig det samme med SCR-katalysatorer som med giften. En ting er, hvad vi synes er en god idé. En gang imellem skal der også skubbes lidt ekstra på, sættes nogle rammer og stilles nogle krav. Så vil Venstre, når vi kommer i gang med de her forhandlinger – det skal åbenbart ikke foregå her i Folketingssalen, og det er så o.k. – helt grundlæggende være med til et obligatorisk krav om SCR-katalysatorer på tunge køretøjer i miljøzonerne?

Kl. 15:09

Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):

Ordføreren.

Kl. 15:09

Eyvind Vesselbo (V):

Jeg tror nok, det er lidt svært i detaljer at begynde at forhandle de her meget tekniske ting på plads her i Folketingssalen. Det er jo også derfor, det her forslag er fremsat så overordnet, som det er, og det er derfor, det bliver så uklart, som tilfældet er.

Derfor vil jeg godt tilkendegive, at vi meget gerne vil være med til at forhandle om nogle ting, som gør, at vi kommer tættere på at få monteret de her SCR-katalysatorer. For jeg synes faktisk, det er en god løsning, og jeg er fuldstæn-

dig enig med hr. Torben Hansen i, at frivillige ordninger nogle gange ikke er nok. Fordi jeg nu synes, det er en god idé, er det ikke sikkert, at alle andre mennesker synes, det er en god idé. Jo, det kan godt være, de synes, det er en god idé, men det er ikke sikkert, de gør det alligevel. Så derfor er jeg enig med hr. Torben Hansen og fru Ida Auken i, at vi skal gøre noget på det her område. Det er Venstre villig til, og jeg ved, at regeringen også er villig til det. Så derfor burde det her jo være en smal sag, når vi mødes.

Kl. 15:10

Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):

Fru Bente Dahl for en kort bemærkning.

Kl. 15:10

Bente Dahl (RV):

Ordføreren nævnte, at forslaget ikke er konkret i sin udformning, og det rejser jo spørgsmålet, hvor snævert man efter ordførerens mening kan og skal lovgive for at være seriøs.

Det, jeg egentlig tog ordet for at spørge om, var, at jeg har forstået det sådan, at Venstres ordfører er enig i substansen i beslutningsforslaget, men blot gerne vil have nogle ændringer sådan i ordlyden. Er det rigtigt forstået? Og hvis det er det, hvad er det så, Venstres ordfører gerne vil have ændret for at være med til at støtte substansen?

Kl. 15:11

Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):

Ordføreren.

Kl. 15:11

Eyvind Vesselbo (V):

Når jeg nævnte de enkelte ord, var det egentlig bare for at sige, at hvis vi skal tage stilling til et forslag som det her, hvor der bare står »eller tilsvarende«, ved vi jo ikke, hvad vi tager stilling til. Det er jo egentlig netop for at være konkret.

Hvis man fjerner de to ord, står der bare SCR-katalysatorer, og der kunne jo være nogle andre ting, som vi meget gerne ville have ind ud over disse SCR-katalysatorer, som kunne fremme fjernelsen af NO₂ og partikler, og det er det, jeg meget gerne vil have ind. Hvis man derfor fjerner den sætning og bare stemmer for det ene, er det jo kun SCR-katalysatorer, og jeg mener, at der også skal noget andet til.

Kl. 15:12

Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):

Fru Bente Dahl.

Kl. 15:12

Bente Dahl (RV):

Det lyder stadig væk for mig, som om Venstres ordfører er enig i substansen, men der skal bare

noget andet til. Men det her »andet« vil jeg meget gerne have at vide hvad er. Hvad er det, Venstre vil være med til? Hvor langt vil Venstre være med til at gå for at gøre luften acceptabelt ren i vores byer uden de affaldsprodukter, der kommer fra køretøjer? Altså, hvor meget vil Venstre – inde i substansen – være med til at gøre for at modvirke partikler i luften?

Kl. 15:12

Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):
Ordføreren.

Kl. 15:12

Eyvind Vesselbo (V):

Jeg mener, at jeg egentlig har sagt meget, meget klart, at vi gerne vil gøre noget ved det her. Vi vil også godt kigge på de her katalysatorer; vi vil gerne have påmonteret partikelfiltre, og vi har sat penge af til det; og vi har lavet miljøzoner, hvor de store tunge dieslbiler skal køre.

Så er der selvfølgelig også en lang række andre ting, som miljøministeren nævnte. Der vil komme en plan for det her, og det er jo derfor, jeg bliver ved at sige: Lad os se den plan, og lad os så sætte os ned og forhandle og blive enige, for jeg er helt sikker på, at hvis vi får en bred aftale om det her, vil det være til gavn for miljøet og naturen og især for, at folk ikke får alle de her partikler ned i lungerne eller bliver påvirket sundhedsmæssigt af NO₂-forureningen.

Så jeg mener, at det er et helt klart svar, at vi gerne vil være med til at lave noget på det her område.

Kl. 15:13

Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):
Hr. Per Clausen for en kort bemærkning.

Kl. 15:13

Per Clausen (EL):

Når det forholder sig på den måde, at Venstre sådan set er helt indstillet på, at der her skal laves brede forlig, hvorfor så ikke sige, at med udgangspunkt i det beslutningsforslag, der ligger her, plus alle hr. Vesselbos tilføjelser laver vi, inden det her folketingsår er omme, eller inden det næste starter, altså inden den 1. oktober, en fælles beretning, hvor vi skriver alt det ind, vi gerne vil.

Så har regeringen jo tid til at komme med sit udspil, men så holder vi alligevel et lille pres på at holde tempoet oppe, og jeg tror, at vi alle sammen er enige om, at det er vigtigt.

Kl. 15:14

Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):
Ordføreren.

Kl. 15:14

Eyvind Vesselbo (V):

Det er jo interessant, at når jeg nu har stået og kommenteret det her beslutningsforslag, er alle beslutningsforslagsstillerne i skarpt trav på vej væk fra det, de selv har foreslået. Og det er jo bare det, der dokumenterer, at det her kan vi ikke stemme for, for nu har alle ordførerne sagt, at man gerne vil lave det om, at det ikke er godt nok, at man fjerner det der ord osv. osv. Så er det jo ikke seriøst, og det er også for slapt, som jeg sagde. Derfor vil vi gerne være mere konkrete.

Der bliver en mulighed til. Der bliver en mulighed for at blive mere konkrete, nemlig ved at vi sætter os ned omkring et bord i stedet for at lave en eller anden proformaafstemning her, som ikke gælder noget som helst, fordi det er så ukonkret. Så lad os hellere være konkrete og finde nogle løsninger. Det her ville blive et slag i luften.

Kl. 15:14

Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):
Hr. Per Clausen.

Kl. 15:14

Per Clausen (EL):

Jeg vil sige til hr. Vesselbo: Det er stadig væk lyst. Lad os nu sige, at jeg havde sagt: Vi er lige glade med, hvad hr. Eyvind Vesselbo siger, vi tager det her til afstemning i Folketingssalen, så stemmer vi om det, så bliver vi stemt ned, og så har vi afsløret Venstre. Så ville hr. Eyvind Vesselbo håne os for ikke at være resultatorienterede.

Nu siger vi i stedet for: Skulle vi ikke bruge Folketingets udvalg til det, de i grunden er indrettet til, nemlig til at drøfte, hvordan man f.eks. kan lave nogle beretninger, der kan føre os videre i den her proces. Og så afviser hr. Vesselbo også det. Er det sådan, at det eneste, hr. Vesselbo kan acceptere, er forslag fra regeringen, som vi andre derefter skal stemme for?

Kl. 15:15

Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):
Ordføreren.

Kl. 15:15

Eyvind Vesselbo (V):

Næ, men nu vil jeg først sige til hr. Per Clausen, at jeg aldrig kunne finde på at håne nogen og slet ikke hr. Per Clausen fra Enhedslisten. Det ville ligge mig meget fjernt.

Men jeg synes, at hvis man skal i gang med et arbejde, skal der ligge et seriøst grundlag for de forhandlinger og de aftaler, man laver, og derfor mener jeg ikke, at det her er godt nok til at gå videre ud fra. Det er fagligt og politisk meget svæ-

vende, det er for slapt, og derfor mener jeg ikke, at det kan bruges til at gå videre fra.

Det her er en for vigtig sag til bare at sige: Så går vi videre med det her, når vi ikke rigtig ved, hvor vi skal ende henne. Jeg vil meget hellere have, at vi alle sammen kommer med vores input. Og det er ikke et spørgsmål om, at det er regeringen, der skal komme med sit input, og så skal alle sammen følge det. Når jeg lægger op til forhandlinger og dialog, må vi jo alle give noget, og det er det, der bliver lagt op til her. Så hr. Per Clausen er, ligesom jeg sagde om det forrige beslutningsforslag, hjertelig velkommen. Det er en invitation til at deltage i forhandlingerne.

Kl. 15:16

Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):

Tak til ordføreren. Hr. Jørn Dohrmann som ordfører.

Kl. 15:16

(Ordfører)

Jørn Dohrmann (DF):

I Dansk Folkeparti synes vi også, at det er en meget vigtig debat, som er rejst med det her beslutningsforslag, og vi kan jo også se, at der er kommet mange for at høre på den her debat i dag – det er jo dejligt at se.

Ud over det vil jeg starte med at sige, at jeg jo synes, at det, der er fremsat her, er alt for slapt, og nu vil jeg gerne tilbyde, at vi strammer op på det og siger: De biler, der kommer ind over den danske grænse, skal have de her SCR-katalysatorer. Så må resten af oppositionen kunne juble og sige: Det stemmer vi for. Vi mener simpelt hen ikke, at det er godt nok, at vi kun gør det i miljøzonerne. Vi ved, at partiklerne, som bliver udledt fra lastbilerne, er grænseoverskridende. De bliver transporteret i luften, så det gælder om at få monteret de her partikelfiltre på alle de tunge køretøjer, så antallet af partikler i luften bliver reduceret. Jeg går ud fra, at resten af oppositionen bakker op om den ændring, som vi gerne vil foreslå her, for vi synes også, at det er vigtigt, at vi har ren luft i fremtiden.

Vi vil gerne gøre noget for, at byerne, særlig de store byer, også har frisk luft i gaderne. Men det er bare uambitiøst at sige, at det kun skal være på et meget, meget lille geografisk område, man skal have monteret de her partikelfiltre. For hvad sker der så? Der sker det, at folk stopper uden for de zoner, læsser om og måske får 30 små biler til at køre der, hvor den store lastbil skulle have kørt.

Så kan man spørge sig selv: Er det miljøvenligt nok? Er det ambitiøst nok? Jeg mener ikke,

at det er ambitiøst nok. Vi skal gøre alt, hvad der står i vores magt, for at have de rigtige redskaber på plads, og derfor må vi bare sige, at en luffhandlingsplan, som vi hørte ministeren udtale sig om skulle på plads, synes vi er en udmærket idé, men den kan bare ikke stå alene. Derfor har vi jo også set, at Dansk Folkeparti har presset regeringen til at foretage sig noget med hensyn til at nedbringe partiklerne i luften.

Så kan man spørge sig selv, hvad det er for nogle ting. Ja, det er jo bl.a., at man har omlagt nogle af afgifterne på bilerne, sådan at folk næsten bliver tvunget til at vælge de mere miljøvenlige biler. Vi synes, at det er en rigtig god måde at gøre det på, at vi kan styre lidt, hvad befolkningen vælger. Vi skal have lavet nogle nationale og nogle internationale incitament, så folk gerne vil være med til at undgå, at de partikler bliver udledt. Derfor har vi også sammen med regeringen været med til at afsætte en pulje, hvor folk netop kan søge støtte til bl.a. partikelfiltre. Det står i finansloven, og det kan man slå op. Der er afsat kroner og øre til det.

Det er også rigtigt, at vi har sagt, at Euronormerne, altså det, Europa ligesom presser på med nede ved lastbilfabrikkerne, sådan at de forurener mindre, også er en god måde at gøre det på. Når EU kan være med til at hjælpe os, skal vi da benytte os af det, ganske klart. Men vi mener bare, at det forslag, som er fremsat her, ikke er ambitiøst nok, og derfor må vi også bruge de metoder, som vi har herhjemme.

Sidst kan det også nævnes, at når vi lige har givet et tilskud til, at man kan få nogle bedre brændekedler udeomkring, at man kan få tilskud til at få dem skiftet ud, jamen så hjælper det alt sammen. Men det er bare langtfra nok, og vi skal stadig væk og fortsat blive ved med at finde nye ideer til at påvirke den her situation.

Så jeg vil sige, at forslaget her mener Dansk Folkeparti ikke er ambitiøst nok. Vi ønsker at gå videre, end forslagsstillerne har gjort med det beslutningsforslag. Så vi må bare sige, at hvis ikke man kan lave en opstramning her, er vi selvfølgelig ikke med på forslaget.

Kl. 15:21

Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):

Fru Ida Auken for en kort bemærkning.

Kl. 15:21

Ida Auken (SF):

Hr. Jørn Dohrmann, jeg kommer snart og tager dig på ordet ...

Kl. 15:21

Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):

Jeg må sige, at direkte tiltale ikke er tilladt ifølge forretningsordenen.

Kl. 15:21

Ida Auken (SF):

Jeg kommer snart og tager hr. Jørn Dohrmann på ordet! (*Tredje næstformand* (Holger K. Nielsen): Nemlig). Og det bliver lige så slemt.

Det er anden gang, vi diskuterer det her spørgsmål. Sidst diskuterede vi partikelfiltre, nu diskuterer vi SCR-katalysatorer, og det drejer sig om, at vi gerne vil have miljøzonerne udvidet, gjort dem stærkere, så folk, der bor i byerne, ikke bliver syge. Hr. Jørn Dohrmann ved så, at hvis han siger, at det drejer sig om hele landet, kan det ikke lade sig gøre ifølge EU-lovgivningen, og det er jo en nem måde at slippe uden om at gøre noget på.

Hvorfor ikke starte dér, hvor det kan lade sig gøre? Hvorfor ikke gå sammen med os, der vil noget, der vil gøre noget ved luftforureningen der, hvor det gør rigtig ondt, der, hvor mennesker dør, nemlig i byerne? Hvorfor ikke starte lige der og starte pragmatisk? Vi starter der, hvor vi kan gøre noget. Så gør vi det, og i næste skridt kan vi se, om vi kan udbrede det til hele landet.

Kl. 15:22

Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):

Ordføreren.

Kl. 15:22

Jørn Dohrmann (DF):

Jeg er bare ikke enig med fru Ida Auken. Man kunne jo godt gøre det i resten af Danmark, hvis man ville, for det er ikke, som jeg ser det, nogen teknisk handelshindring. Det gælder om, at alle biler, uanset om det er en polsk lastbil, eller det er en dansk lastbil, skal have monteret de såkaldte partikelfiltre eller SCR-filtre, kaldet det, hvad man vil. Det, det gælder om, er jo, at man har et effektivt system, som omfatter alle biler, uanset hvilket sæt nummerplader der sidder på dem. For det, man risikerer, hvis man vælger den her snævre model, er jo, at det kun bliver ganske, ganske få biler, som man tvinger til at skulle have monteret de her filtre.

Derfor må vi bare sige, at det ikke er godt nok. Hvis man virkelig vil udfordre EU-systemet – det tør vi godt, og det er jeg sikker på at SF også tør – så lad os da tage det slagsmål med EU, hvis det er det, der er problemet. Så jeg vil da hellere sige til oppositionen: Vis da lidt mandsmod og kæmp for sagen! Vi tør godt

kæmpe for, at vi får et renere luftmiljø i Danmark, og vi forventer bare, at resten af oppositionen også vil hjælpe os med det.

Kl. 15:23

Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):

Fru Ida Auken.

Kl. 15:23

Ida Auken (SF):

Jamen det er jo lige præcis det, jeg mener. Lige om lidt kommer vi og holder hr. Jørn Dohrmann fast på hans ord. For jeg vil da gerne være med til at undersøge, om det her kan lade sig gøre i hele landet. Jeg synes måske, at det er at skyde gråspurve med kanoner, men jeg synes omvendt, at problemet er så voldsomt vigtigt, og der er så mange mennesker, som dør i det her land – vi har en million mennesker, der lever i en uacceptabel luftkvalitet – at hvis jeg skal gå så vidt for at få Dansk Folkeparti med, jamen så er jeg faktisk ved at være villig til at gøre det.

Så jeg synes da, at det virkelig må være et mål i næste samling, at vi får kigget på, om vi kan få indført både partikelfiltre og SCR-katalysatorer på alle tunge køretøjer. Er vi enige om det?

Kl. 15:23

Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):

Ordføreren.

Kl. 15:24

Jørn Dohrmann (DF):

Det glæder mig, at SF nu er ved at tøjle op og kan sige: O.k., vi skal sigte bredere end kun lige på miljøzonerne. For problemet er jo, at de her små partikler er luftbårne, så mange af partiklerne kommer ikke kun fra Danmark, de kommer også fra udlandet. Så jo flere lastbiler, jo bedre. Selv om de kun lige skal til Danmark en gang, men skal have monteret det her filter, vil effekten jo være vedvarende, fordi de kører tilbage til de lande, de kommer fra. Og hvis vi kan være med til at presse dem til at få en højere miljøstandard i andre lande, er Dansk Folkeparti med på den vogn.

Vi synes, det er en rigtig god idé, og jeg lytter mig frem til, at SF også er ved at være overbevist om, at de vil støtte den linje. Så skal vi bare se, om vi kan finde 90 mandater, som vil bakke op om det, for så er vi ved at være derhenne, hvor vi virkelig har noget, der kan bruges fremadrettet også i de andre lande, og det bakker vi op om.

Kl. 15:24

Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):

Hr. Torben Hansen for en kort bemærkning.

Torben Hansen (S):

Tak, hr. formand. Det er jo ganske bemærkelsesværdigt. Det ser umiddelbart ud, som om Dansk Folkeparti har vendt sig hundrede og firs grader. For Dansk Folkeparti støttede jo op om og hjalp regeringen i forbindelse med det lovforslag, der har lavet de miljøzoner, der er i dag. Så det skal da bare glæde mig. Men jeg vil sige, at man også skal passe på, at man ikke kommer til at dreje så mange gange rundt om sig selv, at man til sidst kommer til at stå helt stille. Det kan være ganske farligt.

Men der er en ting, som jeg ikke forstår, og det er i forhold til det sidste, hr. Dohrmann sagde om, at det er for slapt, så man vil ikke være med, hvor andre har sagt, at det er alt for indgribende. Kunne man så ikke forestille sig, at det for at få sat gang i det her var bedre at stemme for noget, der, som jeg forstår Dansk Folkeparti, skubber i den rigtige retning i stedet for stemme imod, så vi kommer til at stå i den uholdbare situation, som vi står i i dag? Politik er jo også, om man vil, fremskridtets kunst, og det er også de små fremskridt kunst.

Kl. 15:26

Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):
Ordføreren.

Kl. 15:26

Jørn Dohrmann (DF):

Det beror jo på en nøje afvejning, hvor man skal sætte ind henne, og det ved hr. Torben Hansen udmærket godt. Derfor må jeg sige, at dengang vi diskuterede det om miljøzoner, var det, om man skulle vælge den helt store, forkromede model, hvor vi skulle til at ekspropriere og en hel masse ting bl.a. i København, eller den lidt mindre model og give kommunerne, bl.a. København, muligheden for at etablere miljøzoner.

Det har vi så gjort, vi har givet dem mulighederne. Men så er man jo bare nødt til at konstatere, at de ikke har benyttet sig af dem – der er jo ingen miljøzoner i København i dag. Og så kan man jo spørge hr. Torben Hansen, som, så vidt jeg er orienteret, har en partifælle, der er overborgmester i København, hvorfor det ikke er indført.

Jeg synes bare, at det er for ringe. Vi har givet dem muligheden for at indføre miljøzoner, og der er ingenting sket. Og det var jo netop det lille skridt, de kunne tage, altså at indføre dem. Men nej, det har man ikke gjort. Hvis det virkelig skal være noget, der virker, så ønsker vi, at der skal være handling bag ordene. Så lad os da

vedtage, at det er alle biler, det gælder, uanset hvor de kommer fra, i stedet for at man så giver kommunerne en miljøzone, som de ikke benytter sig af.

Kl. 15:27

Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):

Hr. Torben Hansen.

Kl. 15:27

Torben Hansen (S):

Tak, hr. formand. Jeg vil sige til hr. Dohrmann, at det måske begynder at lyde lidt hult. Jeg er stensikker på, at der snart kommer en miljøzone i København og også i Århus, og Aalborg har også kig på det. Det har de også hjemmel til i loven, og det er også sendt i høring, og det ved hr. Dohrmann også ganske udmærket, så det kan ikke bruges.

Men det næste er, at hvis hr. Dohrmann virkelig vil noget på det her punkt, hvorfor bakkede hr. Dohrmann så ikke oppositionen op for halvandet år siden, da vi sagde, at der var flere byer, der skulle have mulighed for at blive miljøzone? Trekantsområdet, som hr. Dohrmann jo kender ganske udmærket, skrev i forbindelse med den lov, hvor vi lavede miljøzoner, at de gerne ville have lov til at være miljøzone. Det stemte hr. Dohrmann imod, og så skal man minsandten stå her i dag og høre på, at vi bare skal have noget mere. Skal vi nu ikke blive enige om, at hr. Dohrmann stemte imod dengang?

Jeg har forstået signalet på den måde, at hvis vi møder op med hele artilleriet af gode forslag på det her område, er Dansk Folkeparti med, og det vil jeg glæde mig til, og de skal komme snart.

Kl. 15:28

Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):
Ordføreren.

Kl. 15:28

Jørn Dohrmann (DF):

Det bliver en spændende debat. Det, som hr. Torben Hansen lægger op til, er, at vi skal have små øer rundt omkring, hvor der skal være særlige regler. I Dansk Folkeparti lægger vi bare op til, at vi gerne vil have stramme regler over det hele. Altså, når vi siger, at vi gerne vil have partikelfiltrene, de her katalysatorer, skal det være over det hele, så skal det ikke kun være inden for bestemte områder. For hvad sker der helt nøjagtig, hvis det er, vi laver nogle små øer, hvor man forbyder ting?

Det er ikke godt nok, vil jeg sige til hr. Torben Hansen, og det sagde vi allerede dengang, hvor vi diskuterede, om vi skulle lave miljøzoner. Hr.

Torben Hansen så ikke, at vi stod og var utrolig glade for det, som vi kom frem til. For i bund og grund mener vi, at det instrument, som man har givet udeomkring, ikke er godt nok.

Kl. 15:29

Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):

Tak til ordføreren. Fru Ida Auken som ordfører.

Kl. 15:29

(Ordfører)

Ida Auken (SF):

Jeg cyklede på arbejde i morges, og det er en tur, der går gennem nogle af de mest trafikerede gader i København. Efter sådan en tur har jeg indåndet så meget luftforurening, at man kan måle det i mit blod mange timer efter. Det synes jeg bare er lidt ubehageligt at tænke på, og jeg må bedrøve alle bilisterne og folk, der kører med bus, med, at det også rammer dem. Man er altså ikke er sikret mod de her partikler, selv om man ikke er cyklist.

Der er lige kommet en rapport fra OECD, der handler om, at 1 million danskere lever i uacceptabel luftkvalitet. Det vil sige, at en femtedel af den her befolkning hver eneste dag indånder giftige partikler og anden form for luftforurening, og det er medvirkende til, at Danmark har en meget, meget høj dødelighed i forhold til andre OECD-lande, og at antallet af mennesker med kræft, luftvejssygdomme og allergi er meget stort. Befolkningen her i landet dør simpelt hen for tidligt og har unødigt mange sygedage, ikke mindst fordi luftkvaliteten i vores byer er så elendig. Det kan vi simpelt hen ikke være bekendt.

Det er et kæmpe samfundsmæssigt problem. Det kan man så vælge at gøre noget ved, eller man kan som regeringen forsøge at ignorere det med alle mulige undskyldninger om, at »vi jo allerede gør noget ved det«. Det er godt nok ude på fiskerkutterne og ude på landet, ikke her inde i byerne, hvor det gør ondt. Eller som Dansk Folkeparti sige: Vi vil ikke gøre noget, før vi lige som kan gøre det i hele landet.

Det synes jeg simpelt hen er dybt ansvarligt, og derfor foreslår vi nu – og det er et meget, meget konkret forslag, vi kommer med – at man sætter SCR-katalysatorer på de tunge dieseldrevne køretøjer, sådan at vi får fjernet de her NO_x'er inde i byen, så vi ikke har så mange mennesker, der skal være syge og ikke kan komme på arbejde og har allergi, og nogle dør for tidligt. Det er helt i overensstemmelse med princippet om, at forureneren betaler, at lave sådan en af-

gift. Til gengæld vil samfundet spare store beløb, fordi vi undgår mange sygedage og behandlinger. Vi vil spare behandlinger og for tidlige dødsfald, og en masse mennesker i det her land vil få det mærkbart bedre.

Ud over de store sundhedsmæssige omkostninger er der også store miljøomkostninger forbundet med kvælstofiltetforureningen. Kvælstofilterne er med til at forsure vores vandmiljø, og de bidrager til iltsvindet i vores åer og vandløb, og kigger vi rundt på vores naboer i EU, ligger vi på en pinlig andenplads, når det kommer til lande, der har de største problemer med luftforureningen.

En sidste grund til at tage fat og vedtage sådan en eftermontering af katalysatorer er, at det vil gavne danske virksomheder, der er blandt de førende i verden inden for den her teknologi. Virksomhederne har brug for et hjemmemarked, og det vil vi også være med til at skabe med et krav om, at de tunge køretøjer, der skal ind i byerne, skal have den her nye og effektive teknologi på deres biler.

Vi skal altså af flere grunde have rettet op på problemet med kvælstofilter, sundhed, miljø og økonomi. Vi ved, hvad der skal til, vi har foreslået det i dag. Det er bare om at komme i gang. Og derfor har vi i SF været med til at fremsætte det her forslag om at eftermontere katalysatorer på de tunge dieseldrevne køretøjer.

Kl. 15:32

Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):

Tak til ordføreren. Hr. Eyvind Vesselbo for en kort bemærkning.

Kl. 15:32

Eyvind Vesselbo (V):

Det er jo nemt nok for fru Ida Auken at stå her i Folketinget og foreslå ting, men der er jo også en konkret verden udenfor, f.eks. i Københavns Kommune, som fru Ida Auken åbenbart cykler igennem, og der er SF jo en del af flertallet.

Jeg kunne godt tænke mig vide: Hvorfor har man endnu ikke i Københavns Kommune oprettet en miljøzone, som kunne gøre, at fru Ida Auken ikke fik alt den der grimme luft ned i lungerne? For det ville jo betyde, at man – måske – skulle påmontere SCR-katalysatorer eller i hvert fald partikelfiltre. Det vil jeg bare gerne have et svar på.

Kl. 15:33

Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):

Ordføreren.

Kl. 15:33

Ida Auken (SF):

Det skal jeg fortælle hr. Eyvind Vesselbo. Det er, fordi vi har en regering, der var adskillige år – virkelig mange, mange år – om overhovedet at bøje sig for ideen om, at man skulle have miljøzoner. Vi kunne have haft miljøzoner for masser af år siden, hvis der ikke havde siddet en regering, som er rimelig ligeglad med miljøet i Danmark, som ikke tager luftforureningsproblemerne alvorligt.

Hvis vi havde haft en regering, der tog det her problem alvorligt, så havde kommunerne fået lov til det her meget, meget før. Så havde vi da fået ordningerne på plads, og så havde vi også fået udvidede ordninger, så det ikke kun gjaldt for de fem største byer, men så de byer med over 10.000 indbyggere, der kunne have lyst til at lave sådan nogle regler, kunne gøre det.

Kl. 15:33

Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):

Hr. Eyvind Vesselbo.

Kl. 15:34

Eyvind Vesselbo (V):

Nu har man jo fået lov, og det er over et år siden. Og nu står man fra SF's side herinde i Folketinget og foreslår de her ting.

I øvrigt deler jeg fuldstændig fru Ida Aukens bekymring over de ting, hun får ned i lungerne, når hun cykler, det synes jeg er dybt beklageligt, men hvorfor har SF så ikke inden for det år sikret, at der er kommet gang i det her i Københavns Kommune? For der er jo ikke sket noget.

Er det sådan, at man i Københavns Kommune har fået eftermonteret SCR-katalysatorer og partikelfiltre på alle de kommunale biler, de tunge køretøjer, og dem, man har entrepriser for? For det ville jo være konsekvent.

Kl. 15:34

Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):

Ordføreren.

Kl. 15:34

Ida Auken (SF):

Nu er det sådan, at det faktisk var SF, der var med til at koncipere ideen om miljøzoner, vi var simpelt hen med til at finde på dem. Vi arbejdede for det i rigtig mange år, før vi fik overbevist regeringen om, at det her skulle gøres, og nu er der så langt om længe vedtaget nogle regler.

Vi har ikke fået vedtaget regler for SCR-katalysatorer, så vi kan jo ikke komme efter kommunen med, at de ikke indfører dem, men det er klart, at vores byrådsmedlemmer på rådhuset

kæmper en kamp, for at tingene skal ske. De sker til tiden. Vi har ikke absolut flertal på rådhuset heller, men vi glæder os rigtig meget til, at luften i København bliver bedre, og forhåbentlig kan vi få vedtaget forslaget om de her SCR-katalysatorer snarest muligt, så vi også kan få taget fat på den meget, meget vigtige del af luftforureningen, der har med kvælstofilter at gøre.

Kl. 15:35

Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):

Tak til ordføreren. Hr. Per Ørum Jørgensen som ordfører.

Kl. 15:35

(Ordfører)

Per Ørum Jørgensen (KF):

Indledningsvis vil jeg måske skuffe forslagsstillerne ved at sige, at Det Konservative Folkeparti ikke kan støtte dette beslutningsforslag. Vi synes selvfølgelig, det er relevant, og vi ser også med stor bekymring på de udfordringer, der er med hensyn til luftforureningen i Danmark, men når det så er sagt, vil vi også samtidig kvittere over for ministeren og over for regeringen for de tiltag, som man har iværksat, helt på linje med hr. Per Clausen fra Enhedslisten, for det var også det, jeg hørte hr. Per Clausen anerkende: at regeringen faktisk har taget flere initiativer på det her felt. Men det er klart, at når det gælder transportsektoren, er der ingen tvivl om, at vi kommer til at gøre væsentlig mere, og i den forbindelse vil vi selvfølgelig kigge nærmere på, om man også skal gøre et eller andet i forhold til SCR.

Jeg vil godt sige til hr. Jørn Dohrmann, at jeg synes, det er meget charmerende, at hr. Jørn Dohrmann tager den her problemstilling så alvorligt, at han faktisk vil indføre regler, der gælder for alle biler, der kører i Danmark, det vil sige, at hvis man har en bil, der skal ind i Danmark, så skal man altså afkræves en afgift på noget, der svarer til 60.000 kr., for at køre ind over grænsen, og det kan godt være, det kan have en vis effekt på folks lyst til at køre til Danmark. Så jeg er nok mere overbevist om, at man i den forbindelse bør gøre et eller andet i EU-regi og finde frem til nogle løsninger dér.

Jeg vil godt tage et lidt andet udgangspunkt, for jeg kan egentlig tilslutte mig meget af det, der er sagt. Jeg mener, at en af de helt gode løsninger – og det er jo også noget, som Folketinget generelt anerkender – er ny teknologi, i højere grad at få satset på elbiler, på brintbiler og på andre miljø- og klimavenlige teknologier. Det mener jeg er den rigtige vej frem, og der er jeg glad

for, at vi i forbindelse med energiforhandlingerne jo netop sikrede øget støtte til nye teknologier. Jeg tror, at vi vil komme til at se endnu flere tiltag for at styrke nye teknologier, og det mener jeg er et væsentligt skridt fremad.

Vi var fra konservativ side også utrolig positive over for ideen med miljøzoner. Jeg mener, at man kan gøre mange ting inden for miljøzonerne. Vi håber også på, at der kommer skred i den udvikling, og hvis der på et tidspunkt kommer nogle erfaringer – og det kan både være i Danmark eller fra udlandet; vi ved jo, at bl.a. Holland, England og Tyskland opererer med miljøzoner – som kan vise, at vi kan gøre endnu mere ad den vej, så er vi selvfølgelig også positive over for at kigge på at udvide antallet af miljøzoner i Danmark.

Men vi synes – egentlig ganske godt illustreret af det her beslutningsforslag – at der stadig væk mangler nogle fakta, før vi træffer endelige beslutninger. Man kan jo se, at vi har en opposition, der mener, at det her giver en samfundsøkonomisk nettogevinst på 220 mio. kr., men hvis man regner det ordentlig efter, kan det være, det viser sig, at det giver et negativt regnskab på 390 mio. kr., og det var jo så penge, vi måske kunne bruge i vores sundhedssektor eller andre steder.

Derfor kan man sige, at alene den store økonomiske usikkerhed, der ligger i det her forslag, gør, at vi fra konservativ side ikke kan støtte det.

Kl. 15:39

Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):

Ja tak. Fru Ida Auken for en kort bemærkning.

Kl. 15:39

Ida Auken (SF):

Jeg vil spørge, om ordføreren er bekendt med, at de tal, han står og læser op, alene er gældende, hvis man tager de allerlaveste priser for No_x , hvad forskerne siger ikke er rimeligt, fordi de priser ikke indregner ældre mennesker, der dør, de indregner ikke den luftforurening, der kommer fra de nære kilder, som er dem, folk bliver syge af og dør af, altså f.eks. fra skorstenene. De indregner ikke miljøkonsekvenserne. Det vil simpelt hen sige, at hvis man sætter de der priser og regner med de tal, så tegner man et billede af virkeligheden, som simpelt hen er absolut misvisende.

Kl. 15:39

Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):

Ordføreren.

Kl. 15:39

Per Ørum Jørgensen (KF):

Jeg har sådan set ikke tænkt mig at gå ind i den store taldiskussion med fru Ida Auken. Det, jeg bare hæfter mig ved, er, at der er stor forskel på de konklusioner, man når frem til. Forslagsstillerne mener, at det her giver en samfundsøkonomisk gevinst på 220 mio. kr., samtidig med at der er andre beregninger, der viser, at det vil give et samfundsmæssigt tab på 390 mio. kr. Det, jeg siger, er, at så er der et behov for at få flere fakta på bordet, så vi er hundrede procent sikre på, hvad det her reelt koster.

Kl. 15:40

Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):

Fru Ida Auken.

Kl. 15:40

Ida Auken (SF):

Når man laver sådan nogle beregninger, får man det ud af dem, man putter ind i dem. Det ved de fleste økonomer. Hvis man putter nogle principper ind, kommer der noget andet ud i den anden ende, alt efter hvordan principperne ser ud.

Hvis man beder forskerne beregne, hvad No_x -forureningen er fra nogle kilder, som ikke er trafikken, som ikke er det, folk bliver syge af, så man kan slippe for at tage alle de omkostninger med, der er ved, at vi har alle de her sygedage, og at vi har alle de her folk, der ikke kan komme på arbejde, at vi har folk, der dør for tidligt, og hvis man beder dem om at beregne det uden at inddrage, hvilke skader det her gør på miljøet, og hvis man så fordobler prisen på, hvad de her SCR-katalysatorer koster, jamen så har man lige pludselig et rigtig dårligt samfundsøkonomisk regnskab. Det er dér, hvor tallene bliver snydt, hvor man snyder befolkningen, i stedet for at gå ind og sige, at vi selvfølgelig skal have alle omkostningerne med, vi skal selvfølgelig have det fulde billede, før vi kan sige, hvad den samfundsøkonomiske gevinst ved det her er.

Kl. 15:41

Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):

Ordføreren.

Kl. 15:41

Per Ørum Jørgensen (KF):

Jamen som sagt er jeg ikke matematiker, og derfor kan jeg ikke på baggrund af det her beslutningsforslag sige, om det er ret eller vrang, om det er fru Ida Auken, der har ret i, at det her giver en gevinst på 220 mio. kr., eller det er andre, der har ret i deres beregning, som viser, at det her giver et tab på 390 mio. kr.

Derfor siger jeg jo, at netop den økonomiske usikkerhed omkring det her gør, at vi har brug for mere viden om, hvad det her betyder samfundsøkonomisk.

Kl. 15:42

Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):

Fru Bente Dahl for en kort bemærkning.

Kl. 15:42

Bente Dahl (RV):

Jeg vil netop gerne tage fat i tallene og usikkerheden, for tal er jo altid usikre. Den konservative ordfører taler om det samfundsmæssige mulige tab, der vil være, når vi taler om det ene tal eller om det andet tal eller måske om et helt tredje tal, som vi kan beregne os frem til ved at undersøge yderligere.

Jeg vil gerne væk fra tallene, fordi for mig er substansen i det her forslag noget helt andet, nemlig at vi forebygger lungesygdomme. Jeg vil høre, om den konservative ordfører er enig med mig i, at forebyggelse af f.eks. lungesygdomme er langt bedre end at stå her og diskutere tal; lungesygdomme, der er fremkommet via de her partikler, vi snakkede om vi gerne vil have fjernet fra vores luft i byerne.

Kl. 15:42

Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):

Ordføreren.

Kl. 15:42

Per Ørum Jørgensen (KF):

Det er meget belejligt, at man går væk fra fakta og så gør den her debat diffus, men derfor kan vi heller ikke støtte sådan et beslutningsforslag. Da Det Konservative Folkeparti på linje med Det Radikale Venstre jo er et meget økonomisk ansvarligt parti, så er det klart, at vi da må tage ad notam, at der er så stor usikkerhed omkring, hvad det her betyder samfundsøkonomisk. Jeg synes, det er bedre, at vi undersøger det her grundigere, for vi er jo enige om intentionerne. Vi er jo helt enige om, at det her handler om, at vi skal have luftforureningen ned i Danmark. Vi anerkender, at der er store problemer der, men det er da også et spørgsmål om, hvordan vi så gør det bedst, og der må vi selvfølgelig tage en samfundsøkonomisk betragtning ud fra et ansvarligt princip.

Kl. 15:43

Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):

Fru Bente Dahl.

Kl. 15:43

Bente Dahl (RV):

Jeg takker for anerkendelsen af, at Det Radikale Venstre er et økonomisk ansvarligt parti, hvilket

jeg selvfølgelig også selv mener vi er. Men jeg mener også, at det er nu, vi skal foretage os noget. Jeg mener, at vi har rigeligt med analyser, som viser det ene og det andet, og vi skal erkende, at tal altid er behæftet med om ikke andet så statistiske uklarheder.

Derfor vil jeg spørge den konservative ordfører, om ikke han er enig med mig i, at vi har tal nok, og at vi skal til at handle nu.

Kl. 15:44

Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):

Ordføreren.

Kl. 15:44

Per Ørum Jørgensen (KF):

Jeg synes alene, at den uklarhed, der er om, hvad det her betyder samfundsøkonomisk, viser, at vi ikke har tal nok. Det er jo helt forkert, når den radikale ordfører så siger, at der ikke sker noget. Det Radikale Venstre har jo selv været med i en energiaftale, som helt sikkert også bidrager, hvor vi indfører en afgift på NO_x. Det er da noget, der også vil betyde rigtig meget. Det, at vi får nye afgifter på de mest miljøbelastende biler, synes jeg da også er noget, som er positivt, og det er også mit indtryk, at Det Radikale Venstre er enig med mig i, at det også er en fornuftig måde at ordne tingene på. Men vi skal gøre endnu flere ting. Vi skal fremme ny teknologi. Det tror jeg også Det Radikale Venstre er helt enig med mig i. Så der er masser af tiltag på det her felt; så mange tiltag, at selv hr. Per Clausen roser regeringen for de mange initiativer.

Kl. 15:45

Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):

Hr. Torben Hansen for en kort bemærkning.

Kl. 15:45

Torben Hansen (S):

For et par runder siden sagde hr. Per Ørum Jørgensen, at han ikke var matematiker. Men hr. Per Ørum Jørgensen er politiker, og det betyder også, at man en gang imellem skal tage nogle beslutninger og have nogle holdninger og stå ved dem.

Så er det helt grundlæggende spørgsmål: Hvad vil være afgørende for, om man vil den konservative beslutningskraft her? Vil det være et samfundsøkonomisk regnskab, eller vil det være hensynet til folkesundheden? Det, det her helt grundlæggende drejer sig om, er, hvor mange dødsfald vi vil acceptere hvert evigt eneste år i de her store byer. For Socialdemokratiet er der ingen tvivl: Vi vælger folkesundheden. Men det helt grundlæggende er, hvad De Konservative bruger som retningspil – er det et regnskab, eller

er det folkesundheden? Og hvis man vil folkesundheden, kan man jo starte med at stemme for det her forslag.

Kl. 15:46

Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):
Ordføreren.

Kl. 15:46

Per Ørum Jørgensen (KF):

Jeg er nødt til at forholde mig lidt til hr. Torben Hansens præmis, for hvis det her, som hr. Torben Hansen siger, giver en samfundsmæssig gevinst på 220 mio. kr. og det så viser sig, at det giver et samfundsmæssigt underskud – lad os være flinke og sige på 200 mio. kr. – hvor meget har hr. Torben Hansen så gavnet folkesundheden? Det handler jo om, at vi hele tiden tænker os om, også økonomisk selvfølgelig, hvordan vi får mest for pengene, hvordan vi bedst gavner folkesundheden. Det er det, der egentlig er vores opgave som politikere, som ansvarlige politikere. Jeg ved godt, at man i oppositionen ikke er bundet af økonomisk ansvarlighed, men det er vi trods alt nogle, der er.

Kl. 15:46

Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):
Hr. Torben Hansen.

Kl. 15:47

Torben Hansen (S):

Det betyder jo også det, som vi hørte i fru Ida Aukens tale. Det konservative budskab er sådan set, at man må acceptere, at nogle i de ældre generationer ikke klarer den så længe på grund af luftforureningen, men det er jo relativt billigt. Det er det, hr. Per Ørum Jørgensen står og siger nu. Eller er det ikke?

Jeg tror, at det er meget vigtigt, at man altid holder sig det, der i hvert fald er forslagsstillernes indgang til det her, for øje – der er forskellige beregninger, nogle siger plus eller minus – men det, der er den helt grundlæggende understrøm i det her forslag, er rent faktisk at få forbedret luftkvaliteten i de danske byer; OECD har været ude at sige, at 1 million danskere lever under en uacceptabel luftkvalitet. Så kan det være, det har en gevinst at gøre noget ved det, det kan også være, at det har et tab. Men det helt grundlæggende er at få gjort noget ved luftforureningen og give folk et længere og sundere liv.

Er De Konservative enige i det, og vil man så overveje at stemme for det her forslag?

Kl. 15:48

Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):
Ordføreren.

Kl. 15:48

Per Ørum Jørgensen (KF):

Jeg vil gerne meget, meget klart sige, at vi vil ikke støtte det her forslag. Det kan godt være, at hr. Torben Hansen er fuldstændig ligeglad med, om det her giver et plus på 200 mio. kr. eller det giver et minus på 200 mio. kr. Det kan man så være ligeglad med. Altså, 400 mio. kr. betyder ikke noget. Vi i oppositionen har ikke noget økonomisk ansvar, sådan forstås det.

Det kunne godt være, at 200 mio. kr. kunne anvendes på andre metoder end lige den her. Det kunne være til at frembringe ny teknologi, så folk kunne køre i mere miljørigtige biler, som ikke forårsager den her forurening. Det er også en måde. Der er altså andet end lige det, der ligger her.

Jeg synes, hr. Torben Hansen skal anerkende, at regeringen på en lang række felter, bl.a. med den energiaftale, som Socialdemokraterne også har del i, har indført en afgift på NO_x'er, givet bedre vilkår for nye teknologier, og at det selvfølgelig også vil have en effekt. Så må vi se, hvad der sker med hensyn til miljøzoner. Jeg har sagt meget klart, at vi er åbne over for at se på, om der et eller andet sted i udlandet findes nogle erfaringer, eller om der, når de danske erfaringer kommer, vil være nogle, som kan gøre, at vi kan komme videre ad den vej.

Kl. 15:49

Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):

Tak. Hr. Jørn Dohrmann for en kort bemærkning.

Kl. 15:49

Jørn Dohrmann (DF):

Jeg vil bare spørge hr. Per Ørum Jørgensen: Er det korrekt forstået, at den konservative ordfører sætter pengene højere end menneskeliv? Det var sådan, jeg opfattede det. Man siger godt nok, at det koster, lad os sige, 60.000 kroner at få monteret det her filter på en lastbil. Er de penge ikke godt givet ud, hvis vi kan spare menneskeliv?

Jeg forstod det bare sådan, at hr. Per Ørum Jørgensen hellere ville proppe 60.000 kr. i lommen og så være fuldstændig ligeglad med de borgere, vi har i byerne, som har problemerne. Er det den metode, er det det, De Konservative lægger op til, så synes jeg godt nok, at man er lidt langt ude her. Og ønsker man kun at indføre ting, hvis man får penge for det? Er det sådan, man fører erhvervspolitik hos De Konservative?

Kl. 15:50

Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):
Ordføreren.

Kl. 15:50

Per Ørum Jørgensen (KF):

Jeg synes, det er et meget smukt forsøg på at sætte det her op, som om Det Konservative Folkeparti er fuldstændig ligeglad med menneskeliv. Selvfølgelig er vi ikke det. Jeg tror også, hr. Jørn Dohrmann er klar over, hvad ikke mindst den tidligere miljøminister har gennemført på området, somme tider i situationer hvor Dansk Folkeparti måske heller ikke har været helt enig i intentionerne, men det er så en anden diskussion.

Men hr. Jørn Dohrmanns forslag vil jo i praksis betyde, at det her også vil gælde for tyske biler, der kører i Danmark, og for polske biler, og det synes jeg da lyder fornuftigt. Men så lad os da regulere det i EU, så det ikke er en handelshindring i forbindelse med at køre ind i Danmark. Det er ikke et spørgsmål, om pengene betyder mere menneskeliv. Jeg synes, at svaret giver sig selv. Selvfølgelig gør de da ikke det, men vi har jo også en samfundsøkonomisk ramme, ifølge hvilken det gælder om at fremme folkesundheden bedst muligt og mest ansvarligt, og der skal Dansk Folkeparti jo have ros for at bidrage til, at det er en linje, som regeringen, ikke mindst takket være Dansk Folkepartis hjælp, har kunnet køre, siden den tiltrådte i 2001.

Kl. 15:51

Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):
Hr. Jørn Dohrmann.

Kl. 15:51

Jørn Dohrmann (DF):

Det var også derfor, at jeg blev lidt bekymret, da jeg hørte hr. Per Ørum Jørgensen tale om, at det var pengene, der ligesom afgjorde det. Jeg har forhåbentlig forstået det rigtigt, at man ligesom ønsker at spille på nogle flere strenge og sige, at hvis det er sådan, at man kan få indført nogle strengere motorkrav, EU-normer, så er det én måde at gøre det på, men ønsker man at indføre nogle særlige regler, man kan sige, i miljøzoner, så må jeg bare sige, at vi fra Dansk Folkepartis side ønsker, at der skal være lige konkurrence for de biler, der kommer ind, uanset om de er på polske nummerplader eller om de er på danske nummerplader. Og der vil jeg bare spørge: Er hr. Per Ørum Jørgensen enig i, at man dér skal sørge for, at man ligesom får flest mulige biler involveret i at få reduceret partikeludslippet?

Kl. 15:52

Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):
Ordføreren.

Kl. 15:52

Per Ørum Jørgensen (KF):

Luftforureningen er jo et grænseoverskridende fænomen, det tror jeg giver sig selv. Det ligger næsten i sagens natur, og derfor mener jeg, at den allerbedste løsning er at få reguleret så meget som muligt gennem EU. Jeg synes, det klart vil give de bedste løsninger, at man har de samme vilkår i Tyskland, i England, i Polen og i Danmark, uanset hvor man kører rundt med sine tunge køretøjer, og at det så er reguleret i EU-sammenhæng. Der er et godt stykke vej endnu, men jeg mener, at det selvfølgelig er den allerbedste løsning.

Kl. 15:52

Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):

Hr. Benny Engelbrecht for en kort bemærkning.

Kl. 15:52

Benny Engelbrecht (S):

Ordføreren, hr. Per Ørum Jørgensen, lyder jo nærmest, som om han selv skal have tegnebogen op af lommen. Jeg kan da godt forstå bekymringen, for den fornemme beregning, som vi fik af miljøministeren tidligere, lød jo også af rigtig mange penge, men kan vi ikke godt blive enige om, at vi snakkede samfundsværdi? Det er altså ikke et spørgsmål om, at vi skal have skattekroner op af statskassen for at finansiere det her, så det er ikke et spørgsmål om, at vi kan gå ud og bruge pengene på anden vis. Det lyder altså, som om hr. Per Ørum Jørgensen sætter penge over sundhed, og det lyder ikke godt i mine ører. Der er en berømt politiker, der engang kom til at sige, at han kun troede på den statistik, han selv havde manipuleret, så lad os nu forholde os til det, der er faktum her, nemlig at vi gerne vil have indført miljøzoner.

Kl. 15:53

Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):
Ordføreren.

Kl. 15:53

Per Ørum Jørgensen (KF):

Jeg forstår slet ikke den præmis i relation til det her, for skulle man følge den præmis, at det her bare er et spørgsmål om penge kontra sundhed, fuldt ud, så har man jo ikke taget udgangspunkt i den første del af min ordførertale, hvori jeg klart anerkender mange af de ting, som jeg også tror at hr. Benny Engelbrecht er enig med mig i, og som har en væsentlig effekt på det her. Det, at man indfører en NO_x-afgift, og det, at man har

lavet nye bilafgifter, grønne bilafgifter, så man sikrer, at folk får en adfærd, så de køber biler, der er så miljørigtige, og som kører så langt på literen som overhovedet muligt tror, jeg vi er enige om, og at vi skal kigge på miljøzoner som noget positivt. Hvordan kan vi eventuelt udvide dem, hvad er det for nogle erfaringer, der er rundtomkring? Det tror jeg også at hr. Benny Engelbrecht er enig med mig i.

Det, jeg bare hæfter mig ved, er, at der er et spænd på 0,5 mia. kr. mellem, hvad beslutningsforslagsstillerne mener det her koster, og hvad ministeren mener det koster. Og så er det bare, jeg siger ud fra en økonomisk ansvarlig betragtning – jeg ved godt, at det falder Socialdemokratiet fjernt – at det må vi da tage højde for. Der må da være nogle fakta, som vi ikke har helt styr på endnu.

Kl. 15:54

Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):
Hr. Benny Engelbrecht.

Kl. 15:54

Benny Engelbrecht (S):

Vi kan jo stadig væk godt blive enige om, at det er nogle beregninger om samfundsværdi, der ligger på det her. Det handler altså ikke om en skattefinansiering eller noget andet, som det næsten lød i hr. Per Ørum Jørgensens indlæg tidligere.

Kl. 15:55

Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):
Ordføreren.

Kl. 15:55

Per Ørum Jørgensen (KF):

Det, jeg kan forholde mig til, og det, man jo henviser til her, er den samfundsokonomiske effekt. Mener Socialdemokratiet ikke, at den samfundsokonomiske effekt er vigtig? Eller er man bare fuldstændig ligeglad?

Jeg er godt klar over, at man er i opposition og ikke skal tage ansvar og derfor heller ikke er klar til på miljøområdet at gå med i ret mange aftaler – det er jo beklageligt, desværre – og dermed tage et ansvar for at forbedre miljøsituationen. Derfor er det meget enkelt og let at have de her betragtninger.

Kl. 15:55

Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):

Der er vist ikke flere korte bemærkninger. Tak til ordføreren. Så er det fru Bente Dahl som ordfører.

(Ordfører)

Bente Dahl (RV):

Da den radikale ordfører ikke kan være til stede i dag, skal jeg på ordførerens vegne tilkendegive følgende:

Luftforureningen er en alt for stor og uacceptabel miljø- og sundhedsmæssig belastning i Danmark. Det er dokumenteret igen og igen – senest i beslutningsforslaget og den af flere andre omtalte OECD-rapport fra januar, hvor luftforureningen fremhæves som en stor dansk forureningsmæssig udfordring.

Det Radikale Venstre vil på baggrund heraf på det kraftigste anbefale Folketinget at indføre mulighed for at stille skrappe krav til reduktion af luftforureningen fra tunge køretøjer. Et væsentligt bidrag til dette ville være et krav om eftermontering af SCR-katalysatorer eller tilsvarende som betingelse for at kunne køre i kommunalt vedtagne miljøzoner.

Et sådant krav ville samtidig være et effektivt supplement til partikelfiltre. Partikelfiltre er en effektiv løsning på den meget sundhedsskadelige partikelforurening, men miljøzonerne partikelfilterkrav uden supplerende krav om SCR-katalysatorer øger udledningen af sundhedsskadelige kvælstofdioxid drastisk, hvilket længe har været kendt. Med SCR-katalysatorer omdannes 90 pct. af udstødningens kvælstofoxider inklusive kvælstofdioxid til uskadeligt vand og ren luft.

Derfor skal kommunerne have mulighed for også at stille krav om SCR-katalysatorer i miljøzonerne. Miljøstyrelsen har i den hidtil største cost-benefit-analyse af forskellige NO_x-reduktioner konkluderet, at et krav om SCR-katalysatorer på tunge dieseldrøjetøjer er særdeles favorabelt for samfundsokonomien. Der ligger således en mulig samfundsokonomisk nettogevinst på over 200 mio. kr. i eftermontering af SCR-katalysatorer på tunge dieseldrøjetøjer.

Nu har vi jo lige diskuteret det talmæssige, om det er 200 mio. kr. plus/minus, men for mig er der ingen tvivl om, at der er en samfundsmæssig økonomisk nettogevinst. Det helt overordnede er i hvert fald, at vi snakker om sundhed for store dele af befolkningen, og den kan hverken måles med plus 200 mio. kr. eller minus 300 mio. kr.

Så lad os derfor komme i gang – hellere i dag end i morgen – med at høste både den menneskelige, sundhedsmæssige, miljømæssige og økonomiske gevinst. Første skridt bør være op-

bakning fra hele Folketinget til vores beslutningsforslag.

Kl. 15:58

Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):

Tak til ordføreren. Hr. Per Clausen som ordfører.

Kl. 15:58

(Ordfører)

Per Clausen (EL):

Jeg har lagt mærke til her i løbet af dagens debatter, at der har bredt sig sådan en epidemi blandt ministre. Det er, at når de har en rigtig dårlig sag, begynder de relativt umotiveret at rose mig. Det er selvfølgelig pænt af dem; det er altid godt – selv i de debatter, man ikke deltager i med nogen særlig stor ildhu – at blive omtalt i adskillige borgerlige ordføreres taler. Det er rart, og det er også rart at mærke, hvordan ministeren kan inspirere de øvrige ordførere til den slags.

Men realiteten er jo, at det, jeg sagde, og som jeg selvfølgelig var glad for at ministeren syntes var rosværdigt og godt at sige, var, at når oppositionen havde fremsat nogle forslag en række gange, kunne man, hvis man havde en heldig dag, risikere, at regeringen fremsatte et forslag, der var en fortyndet udgave af det.

Det var sådan set det, jeg roste regeringen for, nemlig at man undertiden hen ad vejen var modtagelig for argumenter, således jo også i spørgsmålet om miljøzonerne, hvor nogle jo godt kan huske, at vi på opfordring af bl.a. Københavns Kommune diskuterede den sag flere gange i Folketingssalen, før regeringen fik lavet et forslag. Man kan vel også roligt konkludere, at da regeringen så fik lavet et forslag, var det en udtyndet udgave af det, oppositionen havde foreslået tidligere.

Så på den måde er der ikke noget nyt i det, men da man jo skal være et tålmodigt menneske, synes jeg sådan set, at vi må drage den konklusion af dagens debat, at der måske engang til efteråret vil komme et forslag fra regeringen om at gøre noget ved den sundhedsskadelige luft, vi har i Danmark. Det er der selvfølgelig god grund til, ikke mindst fordi det jo er et af de klare områder, hvor OECD i sin rapport om dansk miljøpolitik siger at vi har store problemer, der skal gøres noget ved. Vi må så sige, at det så vil ske.

Jeg vil bare sige til hr. Dohrmann, der forsøgte at overhale oppositionen venstre om her i dag, at det skal han være meget velkommen til. Vi skal gøre, hvad vi kan for at følge med, hvis der kommer et forslag fra Dansk Folkeparti om,

at disse filtre skal påsættes alle biler, der kører ind i Danmark. Når hr. Dohrmann har lavet sådan et beslutningsforslag – jeg ser, at Dansk Folkeparti ikke har lavet så mange beslutningsforslag i den periode, der er gået, så man har vel lidt kræfter til at gøre det i næste periode – skal Enhedslisten nok støtte det.

Hvis hr. Dohrmann f.eks. i forbindelse med udvalgsbehandlingen af det her forslag kommer med et forslag om, at vi skal skrive ind i en betretning, at vi gør det på den måde, er vi også med. Så hr. Dohrmann kan være fuldstændig tryk. Han har en sikker støtte i Enhedslisten, hvis det handler om at skærpe oppositionens miljøprofil. Og hvis der så oven i købet kommer lidt EU-kritik ind i det, gør det ikke ondt på os.

Men jeg vil da godt advare imod, at man lader det bedste stå i vejen for det gode, forstået på den måde at hr. Dohrmann, når man måske opdager, at der er partier i dette Folketing, som ikke vil støtte hr. Dohrmanns radikale ideer, stemmer imod enhver forbedring. For når han ikke kan få det, som han vil have det, vil han slet ikke have noget.

Det ville også være nyt fra Dansk Folkepartis side, vil jeg sige, for der plejer man da sådan set at være relativt nøjsom på nogle områder – miljøområdet f.eks. Jeg ved så godt, at nogle af hr. Dohrmanns partifæller tager sig dyrt betalt på andre områder, når vi snakker om indvandringspolitik og den slags, men på det her område plejer Dansk Folkeparti da at være forholdsvis afslappet og afdæmpet.

Så min holdning til det her er jo, at forløbet er fuldstændig forudsigeligt. Oppositionen kommer med et forslag. Det afvises af Venstre og De Konservative med, at det er for vidtgående. Hr. Eyvind Vesselbo har sådan et fantasteri om, at det også er uklart, og hr. Dohrmann siger så, at det er utilstrækkeligt. Venstre, De Konservative og Dansk Folkeparti vil så til efteråret komme med en bleg kopi af det, der er fremsat her.

Det kan man jo så vente på, men selv den blege kopi vil Enhedslisten stemme for, vil jeg gerne sige, for vi er ikke som hr. Dohrmann. Vi lader ikke det bedste stå i vejen for det gode.

Kl. 16:02

Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):

Tak til ordføreren. Hr. Jørn Dohrmann for en kort bemærkning.

Kl. 16:02

Jørn Dohrmann (DF):

Jeg tror, at det var en meget søgt undskyldning. Hvorfor ikke med det her beslutningsforslag si-

ge, som man gør ved andre beslutningsforslag, at man ændrer noget, og så kan vi alle sammen bakke op om det? Der er mulighed for, at Folketinget i dag kan konstatere, at der ville være et flertal for at indføre de her katalysatorer, hvis det var, at man spillede lidt med på det, som Dansk Folkeparti vil gøre, altså gøre det lidt mere vidtgående end det, der er lagt op til her.

Jeg lytter mig frem til, at hr. Per Clausen afviser at være med til at indføre noget her. Hvorfor det? Hvorfor ikke ligesom sige: O.k., hvis det er det, der skal til, for at vi får noget gennemført, så gør vi det, så laver vi de ændringer?

Kl. 16:03

Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):
Ordføreren.

Kl. 16:03

Per Clausen (EL):

Jeg har jo tidligere under debatten sagt til hr. Eyvind Vesselbo, at det kunne være en fornuftig udgang på det her, at vi lavede en beretning, fordi jeg var så optimistisk, at jeg troede, at den kunne omfatte alle partier i Folketinget. Det er klart, at hvis vi med udgangspunkt i det her beslutningsforslag kan lave en beretning, hvor vi tager hensyn til hr. Dohrmanns radikale krav om forbedringer, og hvis det kan samle flertal i Folketinget, er vi meget gerne med til det.

Kl. 16:03

Første næstformand (Svend Auken):

Hr. Jørn Dohrmann for en kort bemærkning.

Kl. 16:03

Jørn Dohrmann (DF):

Det er næsten første gang, at jeg hører, at hr. Per Clausen ikke vil benytte sig af, at der kunne være et flertal imod regeringen til at indføre nogle ting, som markant ville forbedre forholdene for beboerne i byerne, hvor man har trængselsproblemer, og hvor man har de store koncentrationer af de skadelige partikler.

Hvorfor vil hr. Per Clausen ikke være med til at rette bare lidt op på det her, så der kan komme en bedre luft bl.a. også her i København? Jeg spørger bare mig selv om, hvorfor hr. Per Clausen ikke vil være med til, at der kan ske noget på det område, og hvorfor hr. Per Clausen ikke kan overbevise de andre forslagsstillere om, at det er en god idé, at man her bare tager et lille skridt fremad.

Kl. 16:04

Første næstformand (Svend Auken):

Ordføreren.

Kl. 16:04

Per Clausen (EL):

Hvis det er sådan, at hr. Jørn Dohrmann mener, at vi skal gå mere radikalt til værks, og at vi ikke skal nøjes med at lave en beretning, men at hr. Jørn Dohrmann stiller et ændringsforslag, der skærper det her beslutningsforslag, og at vi stemmer det igennem og derefter stemmer beslutningsforslaget igennem hen over hovedet på Venstre og De Konservative, er jeg helt med på det. Der skal ikke fra min side være nogen afvisning af det. Jeg forstod, at også SF's ordfører var indstillet på det. Hr. Jørn Dohrmann siger jo oven i købet, at det ikke vil stride mod EU-retten, og så er Socialdemokraterne sikkert også med. Så må vi tage den derfra.

Kl. 16:05

Første næstformand (Svend Auken):

Hr. Eyvind Vesselbo for en kort bemærkning.

Kl. 16:05

Eyvind Vesselbo (V):

Jeg vil lige vende tilbage til det, vi drøftede under min ordførertale, nemlig de ord, der står i beslutningsforslaget om SCR-katalysatorer eller tilsvarende på tunge dieselmotortøjer. Hvad kunne man tænke sig, at det »eller tilsvarende« er for noget?

Kl. 16:05

Første næstformand (Svend Auken):

Ordføreren.

Kl. 16:05

Per Clausen (EL):

Der er det gode ved at fremsætte og vedtage et beslutningsforslag, at man efterfølgende i lovarbejdet kan blive mere teknisk specifik. Når jeg tænkte, at det var o.k. at skrive det på den måde, var det, fordi vi ikke ville udelukke, at man kan opnå den samme effekt ved hjælp af andre teknikker, og hvis man kan det, skal man selvfølgelig benytte sig af dem, hvis det er mere fornuftigt.

Kl. 16:05

Første næstformand (Svend Auken):

Hr. Eyvind Vesselbo for en kort bemærkning.

Kl. 16:05

Eyvind Vesselbo (V):

Det er jo sådan set den måde, man diskuterer på, når man står på talerstolen og bliver afkrævet nogle kontante svar på nogle spørgsmål. Det var også det, der skete, da jeg stod deroppe, hvor oppositionen meget gerne ville have et helt konkret svar på, hvad regeringen ville gøre. Nu er det bare mig, der spørger, og hr. Per Clausen, der svarer, og hr. Per Clausen har ikke noget

konkret svar på det, men lægger op til en debat og nogle drøftelser. Det synes jeg er positivt. Så jeg går ud fra, at det er det, hr. Per Clausen mener, når han siger, at han ikke har noget svar på det.

Kl. 16:06

Første næstformand (Svend Auken):
Ordføreren.

Kl. 16:06

Per Clausen (EL):

Det er jo helt indlysende, at når man skriver »eller tilsvarende« i stedet for detaljeret at beskrive, hvad dette »eller tilsvarende« skal stå for, er det udtryk for, at man er åben over for, hvad der måtte være af alternativer. Hr. Eyvind Vesselbo har klart sagt, at hvis der ikke stod »eller tilsvarende«, havde vi givetvis afgrænset os i forhold til nogle muligheder, og det synes jeg ikke at man skal gøre.

Når man laver et beslutningsforslag, der så danner grundlag for, at regeringen efterfølgende kommer med konkrete lovændringer, er det netop, fordi man der kan åbne op for, at der er nogle ting, der skal undersøges og derefter behandles i det relevante udvalg i Folketinget. Jeg mener sådan set, at det er meget fornuftigt. Og det giver jo også gode muligheder for, at hr. Eyvind Vesselbo, selv hvis vi sammen med hr. Jørn Dohrmann skulle stemme det her igennem hen over hovedet på Venstre, kan få indflydelse, i hvert fald på nogle detaljer.

Kl. 16:07

Første næstformand (Svend Auken):

Tak til ordføreren. Så er det ordføreren for forslagsstillerne, hr. Torben Hansen.

Kl. 16:07

(Ordfører for forslagsstillerne)

Torben Hansen (S):

En del af den diskussion, der har været her i eftermiddag, har jo gået på, hvorfor de kommuner, der har mulighed for at oprette miljøzoner, så ikke har gjort det endnu – jeg tror, det bl.a. var Venstres ordfører, og jeg kan ikke huske, om den konservative ordfører også var med i det – og at det åbenbart var et problem, og at man derfor kunne se, at det her jo så måske ikke virkede.

Der tror jeg, det er meget vigtigt at få gjort klart: Hvad er det egentlig for nogle regler, som er blevet fastlagt, efter at man vedtog lov om miljøzoner i december 2006? Den vejledning, der er sendt ud til kommunerne om det, er faktisk meget klar, og jeg vil gerne have lov til at

læse op fra den; det er en vejledning, der er sendt fra Miljøstyrelsen:

»Kravene om lavt partikeludslip, herunder om monteret af partikelfiltre, gælder allertidligst fra 1. juli 2008«.

Det betyder jo, at når nogle af regeringspolitikerne i dag bruger det argument, at det ikke er gennemført endnu, så vil jeg sige: Nej, hvis det var gennemført på nuværende tidspunkt, så havde de, der havde gjort det, sådan set gjort sig skyldig i en lovovertrædelse, og det tror jeg næppe er det, der har været holdningen fra regeringens side at de skulle gøre.

Men kravene gælder allertidligst fra den 1. juli 2008, og desuden når følgende tre betingelser er opfyldt: Der skal være truffet beslutning i kommunalbestyrelsen; det skal være offentliggjort; og der skal være gået 14 måneder fra beslutningen, til det træder i kraft. Og det, der faktisk er værd at bemærke, er, at eksempelvis Københavns Kommune, som har bedt om det her i årevis, og som er blevet hældt ned af brættet af den nuværende regering i årevis, rent faktisk, da de fik hjemmelen til at gøre det her, gik i gang med det, så det træder i kraft den 1. september 2008, altså med 2 måneders forsinkelse, men 2 måneders forsinkelse i forhold til, at der har sidet en regering, der har træneret det og gjort det svært i flere år.

Jeg siger det bare, for at det ikke skal være det billede, der står efter den her debat, at det er meget fint med miljøzoner, for der er ikke nogen, der vil have dem. Jo, de vil have dem, men reglerne er sådan, at de først har kunnet gøre det fra nu af, og det tror jeg lige vi skal have slået fast.

Det næste og det, der dybest set er hele omdrejningspunktet i det her, er: Hvad er det for et liv, som vi gerne vil have i byerne? Hvad er det for en sundhedstilstand, vi synes skal være rimelig? OECD har jo spillet klart ud i deres rapport fra den 25. januar, hvor de siger, at 1 million danskere rent faktisk lever med uacceptabel luftkvalitet – 1 million danskere – og der er det altså et politisk ansvar at sige: Det kan vi ikke leve med. Det er helt urimeligt. Vi kan ikke leve med, at så mange danskere, når man cykler frem og tilbage eller går i de store byer – på samme måde, som fru Ida Auken siger det – rent faktisk bliver udsat for uacceptabel luftkvalitet.

Så derfor det her beslutningsforslag, som jo handler om eftermontering af katalysatorer på biler, der i forvejen har partikelfiltre – og man skal passe på ikke at blande tingene sammen; jeg har hørt det et par enkelte gange i løbet af i

dag – og som rent faktisk sørger for, at vi kan få nedbragt de kvælstofilter, som giver lungesygdomme, og som medfører mange for tidlige dødsfald, især i Københavnsområdet, men også i de andre store byer. Jeg synes rent faktisk, det er ærgerligt, at vi ikke i dag alle sammen – om man vil – rejste os op og sagde: Hurra, nu har vi her muligheden for at gøre noget epokegørende for danskernes sundhed.

Men jeg har også hørt det den anden vej, bl.a. fra Venstres ordfører, der på den ene side sagde, at det var slapt, men at det på den anden side da var en glimrende idé. Jeg har også hørt det fra andre ordførere, og det betyder da, at vi nu vil bruge de kommende uger på at finde ud af, hvordan vi så kan få det her igennem, og det skal ikke fra vores side gå op i politisk drilleri eller trænering eller noget som helst andet.

Det, som forslagsstillerne her er utrolig meget optagede af, er: Hvordan kan vi i det her Folketing sikre, at de danskere – 1 million danskere – der er udsat for uacceptabel luftkvalitet, ikke bliver det længere? Det er os herinde, der har muligheden for det, og derfor ærgrer det mig selvfølgelig, at der ikke er flertal for forslaget i dag, men jeg glæder mig over, at der er nogle, der har lindet lidt på låget. Nu vil vi bruge de kommende uger og måneder til at få det låg endnu længere op, sådan at vi rent faktisk også kan træffe nogle fornuftige beslutninger om det her, nogle heroiske beslutninger.

Kl. 16:12

Det er jo også lidt paradoksalt. Hvis man eksempelvis ser på den teknologi, som også er blevet demonstreret for Miljøudvalget herude på Slotspladsen, og som jo er dansk teknologi, så synes jeg da, at vi skal glæde os over, at Grundfos for nuværende – det viser de seneste tal, jeg har – er i gang med godt og vel 5.000 busser i Beijing, hvor man eftermonterer SCR-katalysatorer, men for en del af de busser og de lastbiler, der kører her i København, er der ikke krav om det.

Det er lidt underligt. Det er næsten lige før, på nogle punkter, hvis man skal se det her i stor skala, at Folketingets Miljøudvalg så skulle tage til Beijing. Det kunne have været lidt hyggeligere, hvis vi bare kunne gå ned på Rådhuspladsen i København og se, hvordan det også kunne have fungeret. Men skal vi ikke satse på, at det kommer?

Jeg kan i hvert fald på vegne af den samlede opposition og også efter dagens tilkendegivelser sige, at vi vil følge det her meget skarpt, og at vi

inden for de kommende uger vil se, hvordan vi kan få noget skruet sammen, sådan at det bliver – til regeringspartierne og til andre – et tilbud af den slags, man ikke kan afslå, for det, der for os er det allerallervigtigste, er folks sundhed, og vi vil ikke acceptere, at 1 million danskere lever med uacceptabel luftkvalitet.

Kl. 16:14

Første næstformand (Svend Auken):

Tak til ordføreren for forslagsstillerne, hr. Torben Hansen.

Da der ikke er flere, der har bedt om ordet, er forhandlingen sluttet.

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Miljø- og Planlægningsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg dette som vedtaget.

Det er vedtaget.

Det næste punkt på dagsordenen er:

18) 1. behandling af beslutningsforslag nr. B 105:

Forslag til folketingsbeslutning om etablering af et forskningsprogram om miljø- og sundhedsrisici samt anvendelse af et skærpet forsigtighedsprincip i forhold til nanoteknologiske produkter og processer.

Af Per Clausen (EL) m.fl.
(Fremsættelse 09.04.2008).

Kl. 16:14

Forhandling

Første næstformand (Svend Auken):

Forhandlingen er åbnet. Miljøministeren.

Kl. 16:14

Miljøministeren (Troels Lund Poulsen):

Forslaget fra Enhedslisten, som vi skal behandle i dag, minder jo meget om det forslag, som Enhedslisten fremsatte for lidt over et år siden, og som vi diskuterede her i Folketinget den 14. marts. Emnet, de nye nanoteknologiske produkters mulige påvirkning af vores miljø og sundhed, er ikke blevet mindre aktuelt i den mellem-liggende tid, og jeg vil også gerne kvittere for, at Enhedslisten nu bringer sagen op igen.

Alligevel vil jeg også anbefale, ligesom regeringen gjorde sidste år, at afvise beslutningsforslaget, for jeg er helt på linje med, hvad min for-