

andre storbyer i verden. Det gælder også Sverige, hvor man har en meget liberal lukkelov. De er flyttet ud i nogle store butikscentre uden for byerne.

Derfor vil en ophævelse eller en yderligere liberalisering af lukkeloven, hvis vi får det om et par år, ikke gå ud over fødevarerbutikkerne, men udvalgsvarerbutikkerne. Så er det manufakturhandlerne, tekstilhandlerne, skohandlerne, og hvad de hedder alle de dér udvalgsvarerbutikker, der er truet næsteften. Det ved de, og derfor er de meget interesserede i den debat, vi har her, og også i det lovforslag, vi har her, for de har nemlig ikke haft noget ud af de her ekstra søndage. Det har de ikke. De har haft nogle udmærkede søndage, men den omsætning mangler de selvfølgelig de andre dage.

Det er jo helt rigtigt, hvad hr. Keld Albrecht siger, at det bare øger de totale omkostninger. Det gør jo ikke varerne billigere, at vi skal have åbent i flere timer. Det er helt klart, at arbejdskraften spredes over længere tid og det bliver mindre effektivt. Så det er ikke til gavn for forbrugerne på længere sigt. Det er en meget, meget kortsigtet betragtning, man hypper dér.

Det var vist det. Jeg vil gerne sige tak for den positive modtagelse, det har fået fra nogle enkelte partier, nogle holdningsprægede partier for nu at sige det sådan, og jeg beklager, at De Konservative er kommet i dårligt selskab med Venstre i den sag her. I andre sager ved jeg godt, at der er mere homogenitet imellem de to partier.

Og så må jeg indrømme, at det ærgrer mig, at Dansk Folkeparti er med på den her – det vidste jeg jo godt fra sidste gang – for Dansk Folkeparti rummer jo på mange måder nogle ganske udmærkede holdninger, som støtter de små samfund og de små enheder og det ganske almindelige menneske, men i den her sag er Dansk Folkeparti altså hoppet på liberalismens vogn, og det er lidt ærgerligt. Men jeg ved, at vi kan have et fornuftigt samarbejde om andre ting, og det glæder mig meget.

Tak for modtagelsen her.

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

Formanden:

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

Den næste sag på dagsordenen var:

5) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 56:

Forslag til folketingsbeslutning om indførelse af partikelfiltre på busser og lastbiler.

Af Ole M. Nielsen (KRF) m.fl.
(Fremsat 22/1 2002).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Kristeligt Folkeparti har fremsat forslag til folketingsbeslutning om indførelse af partikelfiltre på busser og lastbiler.

Jeg skal på regeringens vegne forholde mig til forslaget, om end forslagets enkeltdele også berører andre ressortområder.

Partikelemissionen fra trafikken er, som jeg har forstået det, en af de få tilbageblevne kilder til luftforurening, som teknologien endnu ikke for alvor har fået reduceret. Derfor er det glædeligt at se, at der nu er en teknisk løsning på vej på markedet til dieselmotorer i såvel personbiler som lastbiler og busser, som kan medvirke til at løse problemet. Regeringen støtter gerne op om en sådan udvikling.

Kl. 18.05

Alligevel kan regeringen ikke stemme for forslaget. Det skyldes bl.a., at det vil medføre øget administrativt besvær og omkostninger for transporterhvervet. Regeringen ønsker heller ikke at tvinge kommunerne til at indføre sådanne restriktioner i lokalområderne, men foretrækker, at noget sådant i givet fald måtte ske ad frivillighedens vej. Der er allerede i dag mulighed for, at kommunerne kan indføre forsøgsordninger med miljøzoner, der stiller krav til køretøjers emissioner, hvis de ønsker det.

Dog vil man efter EU-retten ikke kunne stille alment gældende lovkrav om, at tunge køretøjer skal være forsynet med partikelfiltre, hvis de i forvejen lever op til de af EU fastsatte krav.

Forslagsstillerne nævner selv i deres bemærkninger, at partikelfiltre først vil blive nødvendige som følge af EU-krav for år 2006. Et forslag om at indføre krav om partikelfiltre i miljøzoner i de fire største byer i Danmark vil således ikke kunne omfatte udenlandske køretøjer. Det vil forringe danske vognmænds konkurrencesituation og måske endog tilskynde dem til udflugtning.