

Forslaget kan også vise sig at være i konflikt med EU-retten i den forstand, at ydelsen af tilskud til danske vognmænd kan siges at være positivt diskriminerende i forhold til udenlandske vognmænd, medmindre tilskuddet altså udvides til at omfatte hele EU.

For mig at se vil miljøzoner med krav om partikelfiltre medføre betydelige omkostninger til administration og fysisk kontrol af partikelfiltrenes vedligeholdelsesstand og virkningsgrad. For den enkelte vognmandsvirksomhed vil miljøzoner endvidere betyde en forøgelse af omkostningerne til investering i og vedligeholdelse af køretøjer samt til administration, og dette strider direkte imod regeringens ønske om at lette omkostningsbyrden for erhvervslivet.

Endelig fortæller man mig, at det tekniske stade for partikelfiltre vil medføre betydelige driftsproblemer for en række køretøjer.

En tilskudsordning til installering af partikelfiltre på lastbiler og busser vil være u hensigtsmæssig. Det vil den bl.a., fordi en del af de tilskudsberettigede – særlig busvognmænd – formentlig vil vælge at udstyre deres køretøj med partikelfiltre, uanset om de kan opnå tilskud. I dag er ca. en tredjedel af alle landets rutebusser forsynet med partikelfiltre, mens yderligere en tredjedel forventes at få partikelfiltre i forbindelse med kommende udbudsrunder.

Forslagsstillerne tænker sig, at tilskuddet skal finansieres ved en forhøjelse af vægtafgiften, eventuelt ved en alternativ finansiering. Regeringen finder, at et sådant tiltag vil være skadeligt for transporterhvervenes konkurrenceevne. Forslaget vil mindst medføre en fordobling af den gældende vægtafgift. Danmark ligger som de fleste af vore nabolande på EU-minimumsniveau for vægtafgift på tunge køretøjer, og en ensidig dansk forhøjelse vil derfor udsætte danske vognmænd for en urimelig forringelse af konkurrenceevnen.

Hvad angår forslagens intention om at indføre en godkendelsesordning for partikelfiltre, er regeringen bestemt ikke afvisende. Færdselsstyrelsen har gennem forsøg med partikelfiltre på tunge køretøjer i Odense erhvervet værdifuld viden, som vil kunne omsættes til en principgodkendelse af de partikelfiltre, der introduceres på det danske marked. Det vil skabe en øget gennemsligtighed på markedet, som vil lette valget for transportkøbere, der ønsker at inkludere krav om partikelfiltre i deres udbud, og for vognmænd, der vil markedsføre sig på en miljøvenlig profil.

På den baggrund vil jeg bede Færdselsstyrelsen om at etablere en godkendelsesordning baseret på dokumentation fra Teknologisk Institut eller en anden uafhængig institution.

Forslagets del om politikontrol af køretøjers udstødning stiller jeg mig uforstående over for. Så vidt jeg er orienteret, findes der allerede i dag lovgivning for kontrol af køretøjer på gaden, og politiet kan straffe for overtrædelse af disse bestemmelser.

Yderligere kan jeg nævne, at Danmark har planlagt at gennemføre EU-bestemmelser om landevejssyn fra 1. april 2002, som bl.a. betyder mobil kontrol af dieslbilers røgtæthed. Jeg forventer, at de nye landevejssyn vil have en positiv effekt for de berørte køretøjer samt give en mere generel præventiv virkning. Der synes således ikke at være grund til en indsats af den foreslåede art.

Regeringen vil dog foreslå forbedret kontrol af køretøjers udstødning af en anden art. Kontrollen ved periodisk syn og landevejssyn kan forbedres yderligere, hvis vi indfører typespecifikke grænseværdier for bilers røgtæthed, som tager højde for ny teknologi. En sådan kontrol vil ikke medføre øget administrativt besvær eller omkostninger for transporterhvervet, men den vil afspejle, at køretøjers teknologi er inde i en rivende udvikling.

Endelig kan jeg nævne, at Trafikministeriet fortsat vil indsamle praktisk erfaringer med nye filterteknologier til lette såvel som tunge køretøjer i det såkaldte Odenseprojekt.

Kl. 18.10

Trods min positive indstilling til dele af forslaget må jeg imidlertid som konklusion afvise forslagsstillerne; regeringen kan ikke støtte forslaget. Omvendt bør det være forslagsstillerne til opmuntring, håber jeg, at regeringen tager det grundlæggende problem alvorligt og vil fremme tiltag, der kan skabe rammer for en hurtig introduktion af typegodkendte partikelfiltre på markedet.

(Kort bemærkning).

Ole M. Nielsen (KRF):

Jeg ved ikke, om det her er en fungerende miljøminister eller det er et trafikministerforslag. Jeg mente egentlig, at det var et miljøforslag, og det vil jeg egentlig ønske – også for ministerens skyld – at det er, for så kan det jo være ham undskyldt, at hans argumentation er for tynd.

Jeg er virkelig bekymret, for ministerens væsentligste indvending var, at det var for dyrt og