

skellige normer. Vi har i dag nogle nye euronormer, som gør, at de udleder færre partikler.

Derfor er vi nødt til at se på, hvad de konkrete tiltag er, og der kan vi se, at hvis man indfører den model, som Københavns Kommune fremlagde til at begynde med, ville det være alt for restriktivt, som jeg ser det, til, at vi også kunne have et dynamisk erhvervsliv. Vi skal tænke på, at der kan komme nogle vognmænd udefra, som ikke er pålagt de samme restriktioner. Hvem skal håndhæve det? Får vi forskellige systemer rundtomkring i landet?

Der skal være en ensartethed i det her, inden vi kan sige ja til det. Grundlæggende er vi tilhængere af, at man har nogle krav, nogle miljøzoner, men det skal ikke være sådan, at det er konkurrenceforvridende, så det bare bliver en ekstra skat, som Socialdemokratiet gerne vil indføre ad bagvejen.

Til det andet spørgsmål om landbruget vil jeg sige, at der er mange ting, som vi mener allerede er gjort, og som der er taget skridt til, bl.a. med miljøgodkendelser og med ny miljøteknologi. Så landbruget er hårdt straffet allerede på nuværende tidspunkt.

(Kort bemærkning).

Pernille Blach Hansen (S):

Jeg kan kun høre ordførerens svar som et meget konkret eksempel på, at Dansk Folkeparti overhovedet ikke presser regeringen, men tværtimod i diskussionen om partikelfiltre vælger vognmændenes økonomi frem for sundhed for de mennesker, der bor i de store byer. Det er den eneste måde, hvorpå jeg kan opfatte hr. Jørn Dohrmanns konkrete besvarelse lige her.

Så forstår jeg slet ikke, hvorfor man, når det gælder partikelfiltre og miljøzoner, kræver ensartethed i hele landet. Diskussionen om diesel-partikelfiltre er jo meget mere relevant for en storby som København end for en lille by som f.eks. Kjellerup, som jeg oprindeligt kommer fra. Der vil det jo ikke give nogen mening at kræve, at alle lastbiler, der kører igennem Kjellerup, skal have eftermonteret et partikelfilter. Men det giver mening i de store byer, hvor der kører mange biler, hvor belastningen er enorm, og hvor der er store problemer for menneskers sundhed.

Jeg synes, at Dansk Folkeparti også her tager alt, alt for let på miljøproblemerne og virkelig viser, at det her handler om vognmændenes pengepung og overhovedet ikke om at presse regeringen til at føre en anstændig miljøpolitik.

(Kort bemærkning).

Jørn Dohrmann (DF):

Det er jo ikke korrekt, når fru Pernille Blach Hansen siger, at vi ikke vil gøre noget. Selvfølgelig gør vi noget. Forholdet er bare, at man i det tilfælde, hvor man udliciterer et job, f.eks. når man udliciterer busdriften i København, sagtens kan stille krav om, at alle busserne skal have partikelfiltre, og når man udliciterer kanalrundfarten, kan man stille krav om, at bådene skal have partikelfiltre.

Men så løber vi jo ind i, at Københavns Kommune siger: Uha, hvis vi stiller de krav, giver det færre penge i kassen; så er der færre, der vil betale for at komme til at køre den rute eller sejle med de her skibe. Det giver et mindre provenu. Nej, lad hellere regeringen få aben på sine skuldre, så det er den, der forlanger, at der skal være partikelfiltre.

Jeg mener, at Københavns Kommune har et ansvar på det her område, hvor den bør træde i karakter og løse det på en god måde, som alle kan leve med, og ikke kun, så vi får en skævvridning, så vi får udenlandske chauffører til at køre i København eller udenlandske biler, som måske ikke er omfattet af de her normer. De ting skal vi have afklaret, inden vi kan støtte det, som vi vil kalde miljøzoner. Og det skal ikke være en ekstra skat.

(Kort bemærkning).

Per Clausen (EL):

Så gav debatten i dag i hvert fald én nyhed, nemlig at hr. Jørn Dohrmann nu synes, at regeringen har klaret sagen med partikelfiltre godt. Det er mildt sagt ikke det, hr. Dohrmann tidligere har sagt, men hr. Dohrmann er åbenbart blevet klogere.

Men så er der bare et spørgsmål, jeg vil stille i den sammenhæng: Hvordan kan hr. Dohrmann nå frem til, at det skaber mindre konkurrenceforvridning, at man opretter en slap ordning, hvor man pålægger forholdsvis få vognmænd og forholdsvis få lastbiler at have partikelfiltre, end at man opretter en ordning, hvor man pålægger mange vognmænd og forholdsvis mange lastbiler at få partikelfiltre?

Jeg mener, at jo mere man stiller krav, som rammer alle, desto mindre konkurrenceforvridning bliver der tale om. Så jeg forstår simpelt hen ikke argumentet om konkurrenceforvridning i den her sag.