

Den næste sag på dagsordenen var:

**3) Første behandling af lovforslag nr. L 39:
Forslag til lov om ændring af lov om miljøbe-
skyttelse. (Partikelfiltre på køretøjer i kommu-
nalt fastlagte miljøzoner m.v.).**

Af miljøministeren (Connie Hedegaard).
(Fremsat 5/10 2006).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Kl. 14.20

Eyvind Vesselbo (V):

Partikelforureningen er en af de værste miljøsyndere, vi har her i Danmark. Partiklerne fra dieselmotorer påvirker vores sundhed, partiklerne sætter sig i vores lunger og gør stor skade.

Det skal der gøres noget ved, og derfor afsatte regeringen i 2004 30 mio. kr. til påsætning af partikelfiltre på tunge køretøjer, specielt de biler, som skulle køre ind i eventuelle miljøzoner. Pengene blev bl.a. afsat med det formål at stimulere til oprettelse af miljøzoner, men ingen miljøzoner er blevet oprettet, og meget få af de 30 mio. kr. er indtil nu blevet udbetalt. Det er en stor skam; det var jo ikke meningen, at de mange millioner skulle ligge og samle støv på hylderne.

Men nu skal der altså ske noget. Med det her lovforslag bliver det nu muligt at oprette miljøzoner. De kommuner, som ønsker at oprette miljøzoner, skal herefter ikke ansøge om tilladelse.

Lovforslaget bestemmer, at i de etablerede miljøzoner må dieseldrevne lastbiler og busser, som er ældre end 7 år, kun anvendes efter den 1. juli 2008, hvis de har fået eftermonteret filtre.

Det drejer sig om at opnå den maksimale reduktion af partikeludslippet, samtidig med at der tages hensyn til de økonomiske konsekvenser for vognmændene.

For at kunne dokumentere, at man har eftermonteret partikelfiltre på sin bil, skal den, når den skal ind i miljøzonen, have et miljøzonenmærke synligt monteret på bilen.

Det er vigtigt, at offentligheden inddrages i udpegningen af miljøzonerne og i de kriterier for udledning, som skal tillades, og det er vigtigt, at ministeren i forbindelse med den her lov får fastsat nogle regler, således at borgerne kan inddrages i dette arbejde.

Arbejdet med at oprette miljøzoner skal ifølge lovforslaget starte i 2007, men det kan først træde i kraft pr. 1. juli 2008.

Der er som nævnt ingen tvivl om, at oprettelsen af miljøzoner vil få en stor betydning for nedbringelsen af den sundhedsskadelige partikelforurening i de byer, hvor der oprettes sådanne miljøzoner. Der vil ske færre dødsfald på grund af partikelforurening.

Dette skridt, der tages her, kan ses som et skridt mere i arbejdet med at sætte ind mod forureningen fra transportsektoren i Danmark, og der vil komme flere initiativer. I samarbejde med EU vil der komme nye grænseværdier for forurenende stoffer, og der vil blive stillet flere krav om, at nye biler skal forurene mindre.

Det er vigtigt, at vi fortsat sætter fokus på den påvirkning, som miljøet har på det enkelte menneske. Vi må have bremset den forurening, som er med til at gøre mennesker syge. Derfor kan vi støtte forslaget.

Det er jo sådan, at forslaget nu kommer til behandling i udvalget, og der vil vi selvfølgelig arbejde på at få det gennemført, men jeg er også sikker på, at i de drøftelser, der kommer, vil der komme nogle input – også fra Venstre – til eventuelle justeringer af lovgivningen, sådan som den ligger i øjeblikket. Venstre kan støtte, at arbejdet med lovforslaget kører.

Første næstformand (Svend Auken):

Tak til ordføreren. Så er der fire, der har bedt om korte bemærkninger til Venstres ordfører. Det er hr. Torben Hansen, hr. Steen Gade, hr. Per Clausen og fru Jytte Wittrock. Først hr. Torben Hansen.

(Kort bemærkning).

Torben Hansen (S):

Jeg havde egentlig tænkt mig at starte et andet sted, men med hr. Vesselbos kommentarer til sidst i ordførertalen synes jeg da, at det ville være betimeligt her under førstebehandlingen, at hr. Vesselbo fra rigets højeste talerstol ville gøre rede for, hvad det er for nogle ændringer, Venstre vil have af den her lovgivning. Det synes jeg i allerhøjeste grad vi må have på bordet her og nu, i stedet for at det er sådan noget, man kommer lallende med i løbet af de kommende uger. Så jeg regner med, at hr. Vesselbo vil svare på det spørgsmål.

At Københavns Kommune er gået meget hårdt ind i det her, er noget, der fik nu afdøde Henrik Zahle til at lave et juridisk responsum,