

Tredje næstformand (Helge Adam Møller):
Så er det hr. Per Clausen for sidste korte bemærkning.

(Kort bemærkning).

Per Clausen (EL):

Det skal da ikke skorte på støtte fra Enhedslisten, hvis hr. Jørn Dohrmann vil gå så vidt som til at kræve stærkere indgreb over for bilkørsel i Danmark. Jeg tror bare, at vi i den her sammenhæng nok skal passe på, at vi sørger for at holde os der, hvor der stadig væk kan være en slags flertal for det, der kommer ud af det i sidste ende. Det synes jeg er en vigtig pointe.

Men jeg vil så bare stille hr. Jørn Dohrmann et spørgsmål mere, og det er om de nye biler. Er hr. Jørn Dohrmann indstillet på, at vi også f.eks. kigger på det partikeludslip, der er fra EURO IV-niveauet – hvor man jo godt nok siger, at det kun er 10 pct. af det, der er fra EURO III-niveauet og sådan noget, og det samme, som hvis der er partikelfiltre – hvis de undersøgelser viser sig at være rigtige, som tyder på, at der faktisk er et problem med EURO IV-niveauet, som kan løses?

Så er jeg helt med på, at hr. Jørn Dohrmann selvfølgelig har en eller anden form for pointe, når han siger, at vi starter med de ældste biler først, men det ligger vel også i lovforslaget. Det er mest sådan tempoet, man kan diskutere.

(Kort bemærkning).

Jørn Dohrmann (DF):

Jo, men der er det jo så, jeg mener kæden hopper af for mange, når de siger, at de gamle biler kan være 7 år gamle, inden man begynder at gøre en indsats over for dem. I forbindelse med de nye biler går der kun 3-4 år, før man gør en indsats. Der mener jeg, at prioriteringen er forkert.

Jeg mener også helt klart, at man skal gå ind og se på, om der er andre områder, hvor vi vil få lige så meget effekt ud af at gøre en indsats. Med hensyn til det der med at gå efter EURO IV-normer, altså de helt nye biler, vil jeg sige, at det er klart, at det kommer på et eller andet tidspunkt, hvor vi også skal reducere deres udslip af partikler. Men det er ikke dem, der står øverst på min liste, når man skal lave indsatsen – så er det altså der, hvor vi har det største udslip.

Det kan godt være, at når vi får reduceret det for lastbilernes vedkommende, så kommer varebilerne – der, hvor der er det største udslip. Så mener jeg helt klart, det er der, man skal prioritere sin indsats, fordi det er der, man har den

største miljøeffekt. Det er der, man hjælper flest folk i byerne, i stedet for kun at tage en lille gruppe, som man lige pludselig vil jage. Nu er det så chaufførerne, lastbilejerne, man jager, og senere er det måske gulpladebilejerne, man jager, og sådan fortsætter Enhedslisten og Socialdemokratiet med at jage bestemte grupper. Det er ikke det, jeg bryder mig om. Jeg synes, vi skal have en afbalanceret miljøpolitik, hvor vi får partiklerne ud af byen så hurtigt som muligt.

Tredje næstformand (Helge Adam Møller):

Nu kigger jeg endnu en gang rundt i salen, så jeg ikke har overset nogen. Det har jeg ikke. Tak til ordføreren. Næste ordfører er den konservative ordfører, hr. Christian Wedell-Neergaard.

Christian Wedell-Neergaard (KF):

Jeg kan forstå, at fru Jytte Wittrock følte, der var en vis forvirring. Men fru Jytte Wittrock valgte alligevel at holde sin egen tale, og det tror jeg også jeg vil gøre. Som regeringsordfører er der jo tradition for at forsvare regeringens forslag, så det projekt vil jeg kaste mig ud i.

Skulle vi så ikke se at komme i gang med disse miljøzoner? Al tale om hurtigere implementering osv. har jo været drøftet i forbindelse med lovforslagets fremsættelse, og jeg må i hvert fald sige, at jeg er helt tryk ved, at det lovforslag, som er fremsat, er den bedst mulige måde at implementere miljøzoner i Danmark på.

Jeg hører nemlig til dem, som anser partikelforureningen for at være et af de væsentligste tilbageværende miljøproblemer, og jeg mener helt klart, det er noget, vi skal gøre noget ved. Vi Konservative kan støtte, at der nu laves et lovforslag, som gør det muligt at implementere miljøzoner. Jeg vil anbefale, at vi holder os til lovforslaget, og at vi implementerer det nogenlunde i den form, som det ligger i.

Med hensyn til miljøzoner i større danske byer har det været drøftet, om man kunne tale om flere byer. Der er jo København, Frederiksberg, Århus, Aalborg og Odense, og jeg vil sige, at det at tale om flere byer ikke rigtig giver nogen mening, fordi der jo er tale om de centrale byer; og hvilke lastvogne er det, der ikke engang imellem kommer nogle af de steder? Derfor må det jo være sådan, at her har vi langt hovedparten af problemet.

Det er altså et krav om partikelfiltre på tunge køretøjer – busser, lastbiler osv. – og man skal huske, at lovforslaget er lavet på baggrund af ønsket fra kommunerne.