

Dansk Folkeparti har foretaget; at der er nogle erhvervsøkonomiske interesser, der derude tæller højere end hensynet til sundheden. Så har vi det på det rene.

Det andet, som jeg spurgte om, var, om hr. Christian Wedell-Neergaard ikke synes, det ville være et godt initiativ i forhold til det fremtidige danske erhvervsliv, hvis vi fik gjort SCR-katalysatorerne obligatoriske i hvert fald i dele af Danmark, sådan at man på den måde kunne skabe et hjemmemarked for den industri, der allerede er gået i gang med at producere de her ting, og at vi her kunne være først med udviklingen og dermed også få en ganske god mulighed for at slå igennem på eksportmarkederne på længere sigt.

Kl. 13.15

(Kort bemærkning).

Christian Wedell-Neergaard (KF):

Med hensyn til SCR-katalysatorer er der lavet en godkendelsesordning, og den godkendelsesordning betyder jo, at vi har tilkendegivet, at det skal vi vende tilbage til i 2007.

Det er jo rigtigt, at i det øjeblik man har et hjemmemarked for den her miljøteknologi, vil man, om man så må sige, skabe en efterspørgsel og dermed skabe en efterspørgsel, som er med til at udvikle den teknologi, gøre den bedre og billigere. Og det er en teknologi, som fjerner disse NO_x'er fra udstødningsgasserne, og det kommer vi som sagt tilbage til, når denne godkendelsesordning er færdig.

(Kort bemærkning).

Steen Gade (SF):

Man må så håbe, at det ikke bliver for sent med henblik på at gøre i hvert fald København og Frederiksberg til sådan et demonstrationsprojekt for SCR-katalysatorer og partikelfilterrensning.

Mit spørgsmål til hr. Wedell-Neergaard går på EURO IV- og V-motorerne. Der sagde hr. Wedell-Neergaard: »... hvis der opstår ny viden«. Det blev jeg forvirret over, for jeg synes, vi har siddet til en høring, som klart viste, at der er ny viden. Man kan selvfølgelig diskutere, hvor meget ny viden der er, og hvor sikker den er, men der er jo ny viden om, at vi har et problem med ultrafine partikler, også i forbindelse med EURO IV- og V-normer. Der vil jeg gerne have hr. Christian Wedell-Neergaard til at kommentere, om han ikke mener, at der faktisk er ny viden, og om han ikke mener, at når regeringen også har til-

kendegivet, at man vil kigge nærmere på det her i 2007 – og det er jo godt – er det faktisk, fordi man er bekymret for, at den argumentation, der har været ført indtil nu, ikke holder.

(Kort bemærkning).

Christian Wedell-Neergaard (KF):

Nu synes jeg, man skal starte med at glæde sig over, at erhvervet er positivt over for det her initiativ, og at det vil koste transporterhvervet i størrelsesordenen 600 mio. kr. at gennemføre de tiltag, der vil komme som følge af krav i forbindelse med miljøzoner, og det synes jeg er et element i sig selv.

Jeg deltog jo selv i den høring, hvor de ultrafine partikler blev omtalt, og her blev der argumenteret for – hvis man skulle hælde sit hoved fuldstændig til de præsentationer, der var dér – at de ultrafine partikler er et problem. Men der er jo tale om ny viden, som er undervejs. Der er tale om, at man kan sætte spørgsmålstegn ved, om de indlæg er fuldt dækkende, og derfor har vi også i betænkningsbidraget skrevet, at for så vidt angår EURO IV- og EURO V-motorer, vil vi holde øje med dem med henblik på at se, om der er behov for på et senere tidspunkt at kræve, at de bliver monteret med partikelfiltre.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Så tror jeg, vi går over til ordførerrækken. Så må det blive hr. Johs. Poulsen som ordfører for Det Radikale Venstre.

Johs. Poulsen (RV):

Hr. Steen Gade har allerede redegjort for, hvorfor vi fra oppositionens side har ønsket både at stille en række ændringsforslag og komme med kommentarer her. Det skyldes jo ikke – og lad os så få smilet lidt frem – at vi ikke godt kan se, at det, når vi vedtager det her lovforslag, rent faktisk er et fremskridt. Selvfølgelig er det det. Men vi synes måske også nok, at det er fair at konstatere, at det har været længe undervejs, at man godt kunne have været klar noget før, og at der fortsat er et par mangler, vi kunne have udbedret, og som kunne have gjort, at forslaget rent faktisk ville have været bedre, synes vi fra radikal side, set fra stort set alle synsvinkler.

Det, som jeg især vil beskæftige mig med, er spørgsmålet om, hvilke områder miljøzonerne kan komme til at omfatte. Vi synes, det er lidt mærkeligt, at man laver begrænsningen på de fem byer, og vi synes et eller andet sted, at der skal være en slags overensstemmelse mellem