

det. Hvis man kan gå i gang i de fem store kommuner, er der naturligvis logik i, at man også ville kunne gå i gang ikke mindst i kommuner, altså bysamfund, tæt beboede områder, som ligger direkte op ad de fem bysamfund, der er tale om her.

Derfor er det ikke, som hr. Jørn Dohrmann sagde tidligere fra talerstolen, sådan, at de kommuner, der har lyst, nu kan gå i gang. Det var altså det, hr. Jørn Dohrmann sagde, og der synes jeg, det er vigtigt, at vi sådan set sikrer, at der er overensstemmelse mellem det, der siges her fra talerstolen, og det, som så rent faktisk vedtages.

**Anden næstformand (Poul Nødgaard):**

Så er det hr. Dohrmann for endnu et spørgsmål.

(Kort bemærkning).

**Jørn Dohrmann (DF):**

Som jeg gjorde rede for for et lille øjeblik siden, er det min klare holdning, at de fem kommuner, som er nævnt i forslaget her, er dem, der kan gå i gang med miljøzoner.

Men spørgsmålet er jo – og det er mit spørgsmål til hr. Johs. Poulsen – om man får nok ud af de penge, man ofrer, når man ud fra de undersøgelser, der ligger til grund på nuværende tidspunkt, ved, at der er 40 pct. af de her filtre, der ikke virker. Får man så nok for de penge, de ting, man egentlig pålægger vognmændene ved at indføre de her partikelfiltre?

Kl. 13.25

Vi ved jo, at i forhold til situationen, da grænseværdien for tunge køretøjer blev indført i 1990, har man, hvis man tager EURO IV og V-køretøjerne med, altså taget 98 pct. af de partikler væk. Er det ikke en stor forbedring, at man nu tager 98 pct. af partiklerne væk, og er hr. Johs. Poulsen ikke tilfreds med, at det her virkelig er et kæmpe skridt fremad?

(Kort bemærkning).

**Johs. Poulsen (RV):**

Jeg tror, at jeg i alle sammenhænge, hvor jeg har diskuteret det her – jeg sagde det også, da jeg indledte min ordførertale – har konstateret, at det er et skridt fremad. Vi mener, at man efterhånden er blevet presset til i regeringen at tage det her skridt, og vi er glade for, at det sker. Det er et skridt fremad på nuværende tidspunkt.

Men i spørgsmålet om teknikken og virkningen i forhold til det at begrænse antallet af kommuner, der kan indgå i det, hænger argumentationen ikke sammen. Man kan jo sige, at netop

de vognmænd, som i fremtiden skal investere i forskellige former for teknologi, er i den situation, at det skal de gøre i forhold til de miljøzoner, som skabes i en eller flere af de fem store byer, og man kunne jo nøjagtig lige så godt have den situation, at man så havde yderligere miljøzoner forskellige steder; det giver jo ikke en yderligere investering for vognmændene, for de skal kunne køre de samme steder under alle omstændigheder.

Derfor er der kun gevinst at hente for sundhed og miljø, hvis man inddrager andre geografiske områder i den her lovgivning.

Det er også derfor, vi fortsat ikke forstår, at heller ikke Dansk Folkeparti vil være med til at sikre, at man kunne have større geografiske områder indbefattet. Der er kun gevinster ved det. Investeringen er den samme for de vognmænd, der er tale om, fordi de jo altså skal indrette sig i forbindelse med det første sted, som rent faktisk laver zonerne.

(Kort bemærkning).

**Christian Wedell-Neergaard (KF):**

Jeg vil bare spørge ordføreren: Når nu man så skråsikkert fremfører, at det vil have en øget effekt at inddrage flere byer, hvad bygger man egentlig den viden på?

Vi står jo med noget nyt, som skal implementeres på baggrund af en henvendelse fra Københavns Kommune. Det er Københavns Kommune alene, der har drevet det her frem, og derfor har man nu i lovforslaget sagt, at der er fem byer, hvor der hersker nogenlunde ens vilkår, og derfor har man taget de fem byer med.

Vi ved, det reducerer partikelforureningen fra bilerne, men vi ved jo ikke, hvad effekten er i forhold til den samlede partikelforurening. Vi ved, at effekten vil være relativt lille, og dermed er der jo god baggrund for at sige: Lad os nu afprøve det i de fem byer, hvor problemet er størst.

Vi ved heller ikke, hvad effekten er af de katalysatorer. Der bliver nu lavet en godkendelsesordning, og den virker først på et senere tidspunkt, så derfor kan man sige: Hvorfor ikke lige afvente og se, hvordan det virker i de fem byer, som er omfattet af lovforslaget?

(Kort bemærkning).

**Johs. Poulsen (RV):**

Jamen jeg synes, at hr. Christian Wedell-Neergaard i sit spørgsmål jo netop siger: Hvorfor ikke vente og starte der, hvor problemerne er