

er helt naturligt, fordi de jo også har retsvirkning for Danmark, så selvfølgelig skal man også der kunne følge med i, hvad vi indgår af aftaler internationalt. Men jeg takker for de positive tilkendegivelser.

Kl. 12.05

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

Afstemning

Tredje næstformand (Helge Adam Møller):
Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Retsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (*Ophold*). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

5) Første behandling af lovforslag nr. L 64: Forslag til lov om ændring af færdselsloven. (Hjemmel til tidsbegrænsede forsøg med færdselsregulerende foranstaltninger).

Af Poul Henrik Hedeboe (SF), Pernille Blach Hansen (S), Martin Lidegaard (RV) og Per Clausen (EL).

(Fremsat 10/11 2005).

Lovforslaget sættes til forhandling.

Forhandling

Justitsministeren (Lene Espersen):

Med lovforslaget foreslås en ændring af bestemmelsen i færdselslovens § 92 d om forsøg med færdselsregulerende foranstaltninger. Formålet med lovforslaget er at tilvejebringe hjemmel til etablering af miljøzoner af den karakter, som bl.a. Københavns Kommune har ansøgt om.

Efter den gældende bestemmelse i færdselslovens § 92 d kan justitsministeren meddele tilladelse til udførelse af tidsmæssigt og geografisk begrænsede forsøg med færdselsregulerende foranstaltninger, der ikke kan udføres i medfør af færdselslovens eksisterende bestemmelser.

Formålet med bestemmelsen er at give mulighed for at afprøve forskellige færdselsmæssige tiltag med henblik på efterfølgende at vurdere, om der er grundlag for at gøre tiltaget perma-

nent. Det er således i dag en betingelse for anvendelsen af § 92 d, at der er tale om en forsøgsordning, og at ordningen er både tidsmæssigt og geografisk begrænset.

Lovforslaget går ud på, at det fremover skal være muligt at tillade både tidsbegrænsede og tidsubegrænsede forsøg. I bemærkningerne til lovforslaget henvises der til Justitsministeriets afgørelse af 13. maj 2005, hvor ministeriet meddelte Københavns Kommune afslag på kommunens ansøgning til tilladelse til et treårigt forsøg med etablering af en miljøzone i medfør af færdselslovens § 92 d.

I afgørelsen fandt Justitsministeriet, at den ansøgte miljøzoneordning rejste alvorlige ekspropriationsretlige spørgsmål. Det blev i den forbindelse fremhævet, at miljøzoneordningen måtte antages at kunne få meget væsentlige økonomiske konsekvenser for de berørte virksomheder, og at ordningen for navnlig små virksomheder kunne indebære betydelige indskrænkninger i eller eventuelt ophør af virksomheden.

Det skal, som også anført i afgørelsen, sammenholdes med, at bestemmelsen i færdselslovens § 92 d efter forarbejderne ikke giver hjemmel til forsøgsordningen, som indebærer indgreb af ekspropriativ karakter.

Justitsministeriet pegede i afgørelsen endvidere på, at det efter ministeriets opfattelse og for så vidt uafhængigt af spørgsmålet om ekspropriation måtte anses for meget tvivlsomt, om færdselslovens § 92 d gav hjemmel til at indføre en miljøzone, der i sit indhold og omfang indebærer så betydelige byrder for transporterhvervet som den ordning, Københavns Kommune havde ansøgt om.

Forslagsstillerne ønsker således at imødegå de juridiske problemer ved at lade kravet om tidsmæssigt begrænsede forsøg udgå af § 92 d. I bemærkningerne til lovforslaget redegør forslagsstillerne endelig for den miljø- og sundhedspolitiske baggrund for forslaget, herunder for dieselpartikkelers sundhedsskadelige effekt.

Indledningsvis vil jeg gerne sige, at regeringen naturligvis deler forslagsstillerens ønske om at nedbringe luftforureningen mest muligt, herunder den partikelforurening, som bl.a. tunge dieselkøretøjer giver anledning til. Regeringen er derfor positivt indstillet over for tiltag, som kan begrænse de betydelige sundhedsskadelige konsekvenser, som partikelforureningen indebærer, bl.a. ved etablering af miljøzoner.

Men selv om jeg har stor sympati for forslaget, løser det ikke de juridiske problemer med