

en forsøgsordning henset til formålet i sagens natur må være af begrænset varighed. Ellers er der ikke tale om et forsøg. Jeg har derfor vanskeligt ved at se en lovændring for mig, som kan bidrage til at opfylde forslagsstillernes ønsker inden for rammerne af færdselslovens § 92 d.

Jeg kan i forlængelse heraf oplyse, at Justitsministeriet efter ministeriets afgørelse fra maj 2005 vedrørende Københavns Kommunes ansøgning har foretaget en ekspropriationsretlig vurdering af de tre modeller til en miljøzone, som er opstillet i Danmarks Miljøundersøgelses rapport af 28. oktober 2005.

Justitsministeriet finder, at de to mest indgribende af disse modeller, hvoraf den ene i øvrigt indgik allerede i Justitsministeriets afgørelse fra maj 2005, rejser ekspropriationsretlige spørgsmål af en sådan karakter, at der ikke kan antages at være hjemmel i § 92 d til at tillade de pågældende modeller. Dette skyldes bl.a., at det efter oplysninger, der har foreligget for Justitsministeriet, ville være kritisk for visse virksomheders overlevelse at gennemføre miljøzoner, som er omfattet af Danmarks Miljøundersøgelses rapport.

Med hensyn til den tredje af modellerne, der må antages at være noget mindre økonomisk byrdefuld end de to andre, har jeg forstået, at den kun har meget begrænset interesse for Københavns Kommune. Jeg vil imidlertid gerne fremhæve, at også denne model giver anledning til reelle ekspropriationsretlige overvejelser.

Vi må derfor konkludere, at hjemmelen i § 92 d har vist sig ikke at være tilstrækkelig til at tillade miljøzoner af den karakter, som Københavns Kommune har ønsket. Det gælder både i forhold til den ordning, som Justitsministeriet traf afgørelse om i maj 2005, og de alternative modeller til en miljøzone, som opstilles i Danmarks Miljøundersøgelses rapport af 28. oktober 2005. Heller ikke med den i dag foreslåede ændring af færdselslovens § 92 d ville vi kunne komme videre i retning af at tillade miljøzoneordninger af denne karakter.

Kl. 12.15

Som jeg var inde på tidligere, så deler regeringen fuldt ud forslagsstillernes ønske om at nedbringe luftforureningen mest muligt, bl.a. ved etablering af miljøzoner. Og med henblik på at løse de problemer, som jeg har beskrevet, vil regeringen derfor nu igangsætte et hurtigt tværministerielt samarbejde om udformning af en ny lovregulering om etablering af miljøzoner af permanent karakter. Arbejdet skal være afsluttet

så hurtigt, at der kan blive tale om et lovgivningsinitiativ til efteråret.

Når der først kan blive tale om et lovgivningsinitiativ til efteråret, skyldes det, at der skal tages stilling til flere ikke ukomplicerede problemstillinger. Det gælder for det første de ekspropriationsretlige spørgsmål, herunder spørgsmålene om en overgangsordning for de berørte virksomheder. Der må også tages hensyn til den EU-retlige regulering på området og i den forbindelse spørgsmålet om notifikation af et nyt lovgivningsinitiativ.

Det er naturligvis også vigtigt, hvilken betydning de stadig skærpede EU-krav til partikeludledning for tunge dieselkøretøjer må forventes at have for effekten af miljøzoneordninger, når der henses til tidshorizonten for gennemførelsen af sådanne miljøzoner.

Jeg kan i den forbindelse henvise til, at det fremgår af regeringens partikelredegørelse for 2003, at regulering af partikeludslip for tunge køretøjer efter indførelsen af de standardiserede EURO-normer i 1993 har medført et stort fald i partikeludslippet. Et foreløbigt skøn tyder imidlertid på, at et nyt lovgivningsinitiativ om miljøzoner vil have en effekt også i lyset af de stadig skærpede EURO-normer. Men dette spørgsmål må naturligvis undersøges nærmere.

Nu kan man selvfølgelig spørge, om ikke det ekspropriationsretlige problem kunne løses med en forsøgsordning i medfør af færdselslovens § 92 d efter en af de mere lempelige alternative modeller kombineret med en udskudt ikrafttræden. Det vil jeg ikke udelukke, men det er mit klare indtryk, at en sådan løsning næppe vil være særlig attraktiv for Københavns Kommune – også på den baggrund, at regeringen nu vil søge at udarbejde et nyt lovgrundlag, som gerne skulle give mulighed for at etablere bedre miljøzoner end dem, som eventuelt ville kunne tillades efter forsøgsbestemmelsen.

Regeringen kan derfor ikke støtte lovforslaget, men vi vil gå i gang med at udarbejde et forslag til en ny ordning med henblik på fremsættelse af lovforslaget til efteråret.

**Tredje næstformand (Helge Adam Møller):**  
Tak til ministeren. Der er foreløbig to korte bemærkninger. Først hr. Martin Lidegaard.

(Kort bemærkning).

**Martin Lidegaard (RV):**

Ja, tak til ministeren for en meget, meget lang redegørelse for, hvorfor regeringen *igen* ikke øn-