

At et trafikforsøg skal være tidsbegrænset betyder, at der er grænser for, hvor store udgifter man kan pålægge borgerne, uden at det betragtes som ekspropriation, hvilket ifølge grundloven kun er muligt under særlige omstændigheder og kræver, at borgerne får fuld erstatning.

I Venstre mener vi, at vi skal være om den private ejendomsret og ikke pålægge borgerne unødigt høje omkostninger. Baggrunden for forslaget er, at Justitsministeriets jurister netop har vurderet, at Københavns Kommunes forslag om et 3-årigt forsøg med miljøzone er en ekspropriation, da miljøzonen pålægger vognmænd at investere i partikelfiltre og den investering strækker sig ud over forsøgsperiodens tidsmæssige afgrænsning.

Danmarks Miljøundersøgelser har netop vurderet konsekvenserne af at indføre forskellige typer af miljøzoner i København. Der er regnet på tre alternative scenarier for en miljøzone i København, og både den oprindelige model i ansøgningen fra København, dvs. filtre på alle tunge køretøjer, der har den såkaldte EURO III-motor, eller ældre tunge køretøjer. Herudover er konsekvensen af to alternative modeller, der kun kræver filtre på køretøjer med EURO II- og EURO I-motorer og ældre motorer, vurderet.

Konklusionen er, at de forskellige former for miljøzoner alle har en betydelig miljøeffekt – også de to alternative modeller. Modellen for den såkaldte EURO II-motor begrænser udslippet med mellem 63 pct. og 66 pct. i forhold til den oprindelige model, men omkostningerne er kun på 54 pct. af omkostningerne ved den oprindelige model. Tilsvarende gælder det for modellen med EURO I-motor, der begrænser udslippet med mellem 35 pct. og 41 pct. i forhold til den oprindelige model, men omkostningerne er kun på de 25 pct. De to alternative modeller, der er mulige at gennemføre med de gældende regler, er altså mere omkostningseffektive end Københavns Kommunes oprindelige forslag.

Venstre deler forslagsstillernes intentioner om at begrænse udslippet af partikler, men mener, det skal opvejes mod de ulemper, indgrebet har for borgerne. I stedet for at pålægge borgerne ekstra omkostninger bør vi gå den anden vej og sikre, at det ikke er dyrere for borgerne at vælge den miljømæssigt mest forsvarlige løsning.

Et godt eksempel er finansloven, der her fra årsskiftet giver lempelser i beregningsgrundlaget for registreringsafgiften for dieselmotorer med partikelfiltre på 4.000 kr. i perioden 2006-2009,

og det svarer til en afgiftslempelse for personbiler på ca. 7.200 kr. og en afgiftslempelse for varebiler på ca. 1.200 kr.

Venstre ser positivt på og støtter ministerens initiativer med det videre arbejde for at få gjort noget ved sagen på et forsvarligt grundlag, og derfor kan Venstre ikke støtte lovforslaget.

Tredje næstformand (Helge Adam Møller): Foreløbig er der to korte bemærkninger. Den første er fra fru Jytte Wittrock.

(Kort bemærkning).

Jytte Wittrock (S):

Nu svigtede teknikken, da jeg bad om ordet også til ministeren, men så kan jeg jo prøve at fyre det af en gang til, for det kunne jo være, der var en vis overensstemmelse mellem regeringspartierne holdning og ministerens. Det kan man da ikke helt udelukke.

Kl. 12.30

Når man nu er så optaget af at beskytte den private ejendomsret og man ikke vil pålægge nogen ekstra udgifter – jeg aner kender, at man går et lille skridt fra ministerens side med hensyn til at ville prøve at få etableret muligheden for at lave bl.a. miljøzoner – kunne man så ikke overveje, om det kan, for at sige det på jysk, »betåle« sig at betale for at få sat de der partikelfiltre ind i de eksisterende biler, som jo ikke bør komme ind i byrkernen på nuværende tidspunkt? Kunne man fra Venstres side ikke overveje at støtte op om, at der i hvert fald også bliver lavet det regnestykke i forbindelse med udvalgsarbejdet?

(Kort bemærkning).

Erling Bonnesen (V):

Venstre støtter ministeren i de bestræbelser, der nu udfoldes for at få etableret et grundlag netop også ud fra både miljømæssige og økonomiske hensyn, så man får mest muligt miljø for penge. Rent teknisk er det jo ikke kun et spørgsmål om blot at sætte filtre på de eksisterende biler, man skal også kigge på nye biler fremover.

(Kort bemærkning).

Jytte Wittrock (S):

Jeg kan så konstatere, at vi kan blive enige; hvis bare det ikke koster den enkelte vognmand noget, så vil man godt. Det er næsten, som når vi arbejder med landbrugsspørgsmål: Vi kan godt flytte nogle pæle, hvis bare det ikke koster den enkelte landmand noget.