

det her gennemført, og det kan man da godt diskutere.

Kl. 13.50

Vi har jo så valgt, kan man sige, at lave en permanentgørelse af, at det kunne være forskelligt. Der kan man sige, at vi har masser af miljømæssig lovgivning, hvor der ikke er de samme krav forskellige steder i landet, så pr. tradition kunne vi godt gøre det, men det er da en overvejelse værd, om man skal have de samme krav.

Jeg hælder til det, som det her lovforslag sådan set vil indebære, nemlig at det er fair nok, at det er forskelligt, fordi forholdene godt kan være forskellige. Det er jo klart, at alle målinger har vist, at netop København har en særlig dramatisk situation, og derfor er jeg helt enig i, at Københavns Borgerrepræsentation er nødt til at fastholde i det mindste et forslag på det niveau, man har her.

Men det kan godt være, det skal være forskelligt, og det synes jeg er en fair diskussion. Jeg ville gerne, at det var det, vi skulle have drøftet i dag i stedet for den debat, vi har fået.

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

## Afstemning

**Anden næstformand (Poul Nødgaard):**

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Miljø- og Planlægningsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (*Ophold*). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

**6) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 33:**

**Forslag til folketingsbeslutning om en styrkelse af indsatsen mod partikler fra dieselkøretøjer.**

Af Per Clausen (EL), René Skau Björnsson (S), Johs. Poulsen (RV) og Steen Gade (SF) m.fl. (Fremsat 10/11 2005).

Forslaget sattes til forhandling.

## Forhandling

**Justitsministeren (Lene Espersen):**

Beslutningsforslaget er fremsat af de samme partier, som står bag det lovforslag, vi netop har behandlet, og består af to dele.

For det første pålægges regeringen at sikre, at der udarbejdes forslag til modeller, der kan sikre nedslag i den grønne ejerafgift på dieselmotorer, der har eller påmonteres partikelfiltre og katalysatorer.

For det andet drejer det sig om at sikre, at storbyerne får mulighed for uden yderligere forsinkelse at etablere miljøzoner, hvor kun tunge køretøjer med filtre må køre ind.

Den første del af beslutningsforslaget vedrører kun personbiler, idet det udelukkende er ejere af personbiler, der betaler grøn ejerafgift. Indehavere af varebiler, turistbusser og lastbiler betaler derimod vægtafgift.

Som det fremgår af beslutningsforslaget, vedrører den anden del af forslaget, den om miljøzoner, alene de tunge køretøjer.

Jeg vil i det følgende behandle de to dele af beslutningsforslaget enkeltvis.

For så vidt angår beslutningsforslagets første del om udarbejdelse af modeller, der kan sikre nedslag i den grønne ejerafgift på dieselmotorer, der har eller påmonteres partikelfiltre og katalysatorer, har jeg indhentet en udtalelse fra skatteministeren, som har oplyst følgende:

Det fremgår af bemærkningerne til forslaget, at der skal nedsættes et hurtigtarbøydende udvalg, der på 4 måneder kan komme med et forslag. Jeg skal i den forbindelse gøre opmærksom på, at der fra den 1. januar i år gives nedslag i registreringsafgiften for nye dieselmotorer med partikelfiltre. Nedslaget er på 4.000 kr. i afgiftsgrundlaget, det svarer til 7.200 kr. mindre i registreringsafgift på en ny personbil med partikelfiltre. Der er således givet gode økonomiske incitamenter til partikelfiltre på nye personbiler. Beslutningsforslagets forslag om at ændre i ejerafgiften betyder, at der i så fald også vil blive givet økonomiske incitamenter til eftermontering af filtre på brugte biler.

Regeringen er indstillet på at undersøge muligheden for at give nedslag i ejerafgiften for biler med partikelfiltre. Det fremgår af regeringsgrundlaget, at regeringen vil nedsætte et udvalg, som skal undersøge mulighederne for over en længere årrække at foretage en provenuneutral og miljøfremmende omlægning af den samlede bilbeskatning.