

kun at have frivillige ordninger, sagde jeg; vi kan også lave nogle ting, som gør, at vi kan få påvirkningen af miljøet og naturen bragt ned. Og det er bare det, jeg spørger om.

Det er jo helt konkret, det her, og det behøver man ikke at have noget papir på, for det er jo ikke nogen hemmelighed, at jeg har ment det, og at Venstre i mange år har ment, at det kunne være en vej frem, så kom nu med et klart svar.

Kl. 14:39

Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):
Ordføreren.

Kl. 14:39

Mette Gjerskov (S):

Jeg synes faktisk, at jeg kom med et meget klart svar: Jeg siger: Ja, det kan vi sagtens diskutere.

Det, der er væsentligt, er, at vi får nedbragt mængden af gift, der bliver hældt ud på de danske marker, og får nedbragt virkningen af det. Det er jo det, det drejer sig om. Så ethvert tiltag, der er godt for miljøet – og det tror jeg faktisk næsten jeg kan sige, uanset om det er det her emne eller andre emner – vil Socialdemokratiet være for. Det er sådan set det, vi er her for, nemlig at sikre et ordentligt miljø i Danmark og sikre, at vi får en biodiversitet, sådan at der også er en ordentlig natur at give videre til vores børn og børnebørn. Det er det, det drejer sig om med det her forslag.

Kl. 14:40

Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):

Tak til ordføreren. Da der ikke er flere, der har bedt om ordet, er forhandlingen sluttet.

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Miljø- og Planlægningsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget.

Det er vedtaget.

Det næste punkt på dagsordenen er:

17) 1. behandling af beslutningsforslag nr. B 102:

Forslag til folketingsbeslutning om montering af SCR-katalysatorer på tunge dieselmotorer.

Af Torben Hansen (S), Ida Auken (SF), Bente Dahl (RV) og Per Clausen (EL) m.fl.
(Fremsættelse 09.04.2008).

Kl. 14:40

Forhandling

Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):
Forhandlingen er åbnet. Miljøministeren.

Kl. 14:41

Miljøministeren (Troels Lund Poulsen):

Jeg vil gerne starte med at sige tak til hr. Torben Hansen og resten af forslagsstillerne for lejligheden til at drøfte spørgsmålet igen om eftermontering af SCR-katalysatorer på tunge køretøjer, der kører i miljøzoner.

Det er jo ikke første gang, vi har drøftet dette emne. Vi har bl.a. drøftet det på et samråd den 23. januar. Og hvad det så helt præcist, jeg sagde på det samråd den 23. januar? Det kan der måske være en god grund til at genopfriske. Dengang sagde jeg, at der var to ting, som var afgørende for mig. Først og fremmest, at regeringen har taget og fortsat vil tage særlige nationale skridt for at begrænse luftforureningen. Derudover sagde jeg også, at jeg gerne ville gøre det krystalklart, at uanset om det drejer sig om EU-tiltag eller nationale tiltag, gælder det for denne regering om, at beslutningerne skal hvile på et solidt, fagligt grundlag. I det indgår et overblik over mulige virkemidler og deres omkostnings-effektivitet.

En af begrundelserne for forslaget i dag er det samfundsøkonomiske overskud ved at stille krav om SCR-katalysatorer på tunge køretøjer på 220 mio. kr., beregnet af Miljøstyrelsen i 2006.

Men jeg må konstatere, at hr. Torben Hansen har glemt at tage forudsætningerne for beregningerne med i betragtningerne. Det samfundsøkonomiske overskud er nemlig beregnet af krav om eftermontering af SCR-katalysatorer i hele Danmark. Jeg har derfor bedt Miljøstyrelsen om at gentage de samfundsøkonomiske beregninger, men begrænset til miljøzone i København og på Frederiksberg, for at vi kunne have et bedre grundlag for debatten her i dag. I den forbindelse har det vist sig, at forudsætningerne for beregningerne har ændret sig siden 2006. Først og fremmest har vi fået ny viden om omkostningerne ved eftermontering af SCR-katalysatorer. De har rent faktisk vist sig at være næsten dobbelt så dyrt som oprindeligt antaget; 60.000 kr. pr. lastbil i stedet for de 35.000 kr.

Når man tager højde for den større udgift, er resultatet meget overraskende. Det viser sig rent faktisk, at eftermontering af SCR-katalysatorer på tunge køretøjer i hele Danmark giver et samfundsøkonomisk underskud på 393 mio. kr.