

lavet nye bilafgifter, grønne bilafgifter, så man sikrer, at folk får en adfærd, så de køber biler, der er så miljørigtige, og som kører så langt på literen som overhovedet muligt tror, jeg vi er enige om, og at vi skal kigge på miljøzoner som noget positivt. Hvordan kan vi eventuelt udvide dem, hvad er det for nogle erfaringer, der er rundtomkring? Det tror jeg også at hr. Benny Engelbrecht er enig med mig i.

Det, jeg bare hæfter mig ved, er, at der er et spænd på 0,5 mia. kr. mellem, hvad beslutningsforslagsstillerne mener det her koster, og hvad ministeren mener det koster. Og så er det bare, jeg siger ud fra en økonomisk ansvarlig betragtning – jeg ved godt, at det falder Socialdemokratiet fjernt – at det må vi da tage højde for. Der må da være nogle fakta, som vi ikke har helt styr på endnu.

Kl. 15:54

Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):
Hr. Benny Engelbrecht.

Kl. 15:54

Benny Engelbrecht (S):

Vi kan jo stadig væk godt blive enige om, at det er nogle beregninger om samfundsværdi, der ligger på det her. Det handler altså ikke om en skattefinansiering eller noget andet, som det næsten lød i hr. Per Ørum Jørgensens indlæg tidligere.

Kl. 15:55

Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):
Ordføreren.

Kl. 15:55

Per Ørum Jørgensen (KF):

Det, jeg kan forholde mig til, og det, man jo henviser til her, er den samfundsokonomiske effekt. Mener Socialdemokratiet ikke, at den samfundsokonomiske effekt er vigtig? Eller er man bare fuldstændig ligeglad?

Jeg er godt klar over, at man er i opposition og ikke skal tage ansvar og derfor heller ikke er klar til på miljøområdet at gå med i ret mange aftaler – det er jo beklageligt, desværre – og dermed tage et ansvar for at forbedre miljøsituationen. Derfor er det meget enkelt og let at have de her betragtninger.

Kl. 15:55

Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):

Der er vist ikke flere korte bemærkninger. Tak til ordføreren. Så er det fru Bente Dahl som ordfører.

(Ordfører)

Bente Dahl (RV):

Da den radikale ordfører ikke kan være til stede i dag, skal jeg på ordførerens vegne tilkendegive følgende:

Luftforureningen er en alt for stor og uacceptabel miljø- og sundhedsmæssig belastning i Danmark. Det er dokumenteret igen og igen – senest i beslutningsforslaget og den af flere andre omtalte OECD-rapport fra januar, hvor luftforureningen fremhæves som en stor dansk forureningsmæssig udfordring.

Det Radikale Venstre vil på baggrund heraf på det kraftigste anbefale Folketinget at indføre mulighed for at stille skrapere krav til reduktion af luftforureningen fra tunge køretøjer. Et væsentligt bidrag til dette ville være et krav om eftermontering af SCR-katalysatorer eller tilsvarende som betingelse for at kunne køre i kommunalt vedtagne miljøzoner.

Et sådant krav ville samtidig være et effektivt supplement til partikelfiltre. Partikelfiltre er en effektiv løsning på den meget sundhedsskadelige partikelforurening, men miljøzonerne partikelfilterkrav uden supplerende krav om SCR-katalysatorer øger udledningen af sundhedsskadelige kvælstofdioxid drastisk, hvilket længe har været kendt. Med SCR-katalysatorer omdannes 90 pct. af udstødningens kvælstofoxider inklusive kvælstofdioxid til uskadeligt vand og ren luft.

Derfor skal kommunerne have mulighed for også at stille krav om SCR-katalysatorer i miljøzonerne. Miljøstyrelsen har i den hidtil største cost-benefit-analyse af forskellige NO_x-reduktioner konkluderet, at et krav om SCR-katalysatorer på tunge dieseldkøretøjer er særdeles favorabelt for samfundsokonomien. Der ligger således en mulig samfundsokonomisk nettogevinst på over 200 mio. kr. i eftermontering af SCR-katalysatorer på tunge dieseldkøretøjer.

Nu har vi jo lige diskuteret det talmæssige, om det er 200 mio. kr. plus/minus, men for mig er der ingen tvivl om, at der er en samfundsmæssig økonomisk nettogevinst. Det helt overordnede er i hvert fald, at vi snakker om sundhed for store dele af befolkningen, og den kan hverken måles med plus 200 mio. kr. eller minus 300 mio. kr.

Så lad os derfor komme i gang – hellere i dag end i morgen – med at høste både den menneskelige, sundhedsmæssige, miljømæssige og økonomiske gevinst. Første skridt bør være op-