

en meget betydelig efterspørgsel, som ikke mindst miljøzonerne fremmer. Derfor får vi også en bredere miljøgevinst, efter at de nye miljøzoner er trådt i kraft.

Regeringen arbejder derudover for en skærpelse af EU-reguleringen for alle nye køretøjer, således at den samlede forurening mindskes i alle byer og i hele Europa. Senest har regeringen under forhandlingerne i EU presset på for, at de nye krav til tunge køretøjer, de såkaldte EURO VI-standarder, bliver så seriøse og restriktive som muligt. Her har vi opnået en reduktion i partikeludledningen med 66 pct. for alle nye tunge køretøjer fra 2013 sammenlignet med EURO V-køretøjernes partikeludledning.

For at fremme den nyeste teknologi indførte regeringen allerede i 2006 et nedslag i registreringsafgiften til person- og varebiler med partikelfiltre, og nedslaget for disse typer biler blev forhøjet, da regeringen ændrede bilafgifterne i 2007.

Endelig har regeringen reduceret forureningen fra trafikken yderligere ved allerede i 2005 at indføre svovlfri benzin og diesel.

Hertil kommer regeringens ambitiøse indsats over for brændeovne. Brændeovne er en af de store nationale kilder til partikelforurening, og derfor er det også vigtigt at sætte fokus på, at folk bliver bedre til at fyre rigtigt, og at vi også får en langt bedre kvalitet af vores brændeovne. Vi har for tiden et tæt samarbejde med bl.a. vidensmiljø og producenter om udviklingen af miljøteknologi, og på netop dette punkt er fremtidens brændeovne blevet renere. Men de kan blive endnu renere.

Regeringen sætter også fokus på miljøudfordringen i det udspil, vi kom med, der hedder »Bæredygtig transport«, og som fokuserer på, hvordan vi i fremtiden skal se på at få fremmet de miljø- og energivenlige biler. Den grønne omlægning af bilbeskatningen, som der er lagt op til i oplægget, og en styrkelse af den kollektive trafik vil bidrage til at mindske luftforureningen og forhåbentlig også mindske trængsel og støj og dermed bidrage til et sundere og renere samfund, ikke mindst i de store byer.

Regeringen er allerede i gang med at udmønte en del af forslagene. Vi er på vej med et krav om, at alle taxaer fremover skal have partikelfiltre samt være i energiklasse C. Vi regner med, at det allerede kan træde i kraft her i efteråret 2009. En taxa udskiftes jo i gennemsnit hvert andet år. Derfor vil lovkravet betyde, at alle taxaer i bund og grund vil have partikelfiltre i 2011. Det er ab-

solut relevant at stille skrappe krav f.eks. til taxabranchen. I hovedstadsområdet er der omkring 2.200 taxaer, som hver kører gennemsnitligt 125.000 km om året. Meget af denne kørsel sker i tætbefolkede byområder, hvor problemet med partikelforurening er størst. På de store veje i hovedstaden viser trafiktællingerne, at taxaerne står for 6-9 pct. af den samlede kørsel og en tilsvarende del af forureningen.

Men taxaerne er selvfølgelig ikke det eneste. Vores indsats fra regeringens side har også taget målrettet fokus mod at nedbringe luftforureningen fra skibe. Det er vigtigt, ikke mindst fordi en del af forureningen lander i vores byer. Miljøstyrelsen har her i slutningen af 2008 indgået et partnerskab med Danmarks Rederiforening. Her arbejdes der på at opnå markante miljøforbedringer – også internationalt. Tanken er, at Danmark derigennem får mulighed for at være foregangsland i forhold til at gennemføre de nye skærpede miljøkrav fra FN's søfartsorganisation, IMO, som vil bringe danske leverandører af miljøeffektive teknologier helt frem i førerfeltet og dermed også skabe flere arbejdspladser i Danmark, fordi vi derved kan omsætte miljøteknologiske produkter til arbejdspladser. Danmark var en af drivkræfterne bag de nye skrappe krav.

Netop den form for partnerskaber, som jeg har beskrevet, illustrerer en moderne form for miljøpolitisk indsats, hvor vi arbejder tæt sammen med branchen om at skabe miljøteknologisk udvikling, der kan gøre, at vi når vores ambitiøse mål. Det er noget af det, jeg ser meget perspektiv i.

Kl. 14:59

Men det er selvfølgelig ikke nok kun at se på, hvad vi kan gøre nationalt. Luftforurening er og bliver et grænseoverskridende problem, mere end halvdelen af partiklerne kommer hertil fra udlandet, og derfor har regeringen selvfølgelig også stor fokus på fælleseuropæiske løsninger, netop ved til stadighed at skærpe krav til trafikken og andre kilder til udledning af luftforurening. Miljøzonen er en succes. Vi forventer, at partikeludledningen fra køretøjernes udstødning bliver reduceret med cirka en tredjedel, og det er virkelig positivt.

Beslutningsforslaget fra SF indeholder en lang række elementer, der gør, at regeringen ikke kan stemme for forslaget. Inden jeg kommenterer hvert enkelt af dem, vil jeg gerne kortfattet gøre en status for de planer, vi har på området.