

Sidste sommer fremlagde regeringen sin luftstrategi, hvis centrale tema var ren luft i byerne. Her blev der peget på behovet for en række yderligere analyser som grundlag for, at vi kan tage stilling til, hvor vi kan gøre nogle samfundsøkonomisk fornuftige indsatser. Disse analyser er netop nu ved at blive færdiggjort og vil blive oversendt til Folketinget, når de inden længe foreligger, og på baggrund af disse analyser vil regeringen fremlægge en ny lufthandlingsplan i løbet af det kommende halvår.

Jeg regner med i løbet af meget kort tid, i foråret 2009, at fremlægge en handlingsplan med nogle konkrete, fokuserede indsatser mod luftforurening. Her vil vi selvfølgelig også undersøge effekten af muligheden for og omkostningerne ved at skærpe de allerede eksisterende miljøzoner. Det vigtige er at få bragt luftforureningen ned, og det er selvfølgelig også vigtigt, at det sker på en samfundsøkonomisk fornuftig måde. Jeg har allerede i løbet af efteråret peget på, at de ældre vebiler er en vigtig forureningskilde, der bør inddrages i disse overvejelser; det gjorde jeg faktisk i august måned.

Derudover lægger regeringen vægt på, at vi også hurtigst muligt får gennemført tiltag, der tager sigte på, at grænseværdierne for ren luft kan overholdes i de danske byer. Vi erkender, at det en udfordring og noget, vi bliver nødt til at gøre noget ved. Jeg håber meget, at de fælles ønsker om ren luft i byerne gør, at jeg også blandt andre forslagsstillere vil kunne finde støtte til den lufthandlingsplan, som jeg vil præsentere i løbet af kort tid.

Lad mig så for god ordens skyld gennemgå et par af punkterne i beslutningsforslaget.

For det første foreslås det, at alle byer med mere end 25.000 indbyggere får mulighed for at indføre miljøzoner. Spørgsmålet blev indgående diskuteret ved behandlingen af lovforslaget om miljøzoner, og beregningerne fra Danmarks Miljøundersøgelser viste allerede dengang, at miljøeffekten af at indføre miljøzoner i små byer er meget begrænset. Det er også fortsat regeringens opfattelse, og vi skal derfor fokusere på at gøre en særlig miljøindsats dér, hvor det gør en forskel.

For det andet lægger beslutningsforslaget op til, at der skal stilles krav om partikelfiltre på helt nye tunge køretøjer – igen et emne, der blev diskuteret indgående ved behandlingen af lovforslaget om miljøzoner. Her lovede regeringen at undersøge problemet nærmere, og i januar 2008 fik vi så en rapport, der bekræftede, at par-

tikelforurening fra EURO IV- og EURO V-køretøjer er meget lavere end for de ældre køretøjer, både med hensyn til det samlede partikeludslip og antallet af ultrafine partikler. Jeg mener derfor ikke, der er basis for, at vi skal gå videre ad den vej.

Kravet om SCR-katalysatorer på tunge køretøjer er et andet emne, vi har diskuteret flere gange. Her kan vi glæde os over, at Færdselsstyrelsen i december 2008 indførte en godkendelsesordning for disse systemer i lighed med den, der har dannet baggrund for indførelsen af krav om partikelfiltre, og et vigtigt grundlag for fremme af SCR-katalysatorer er således på plads.

Jeg er dog stadig noget forbeholden over for et generelt krav om disse katalysatorer på tunge køretøjer og vebiler. SCR-katalysatorerne virker i forhold til NO₂-forureningen, mens en udskiftning af de ældste vebiler på en langt mere effektiv måde vil begrænse både partikel- og NO₂-forurening. Forslaget må også vurderes i lyset af, at vi i forvejen har pålagt de tunge køretøjer en lang række omkostninger til at montere partikelfiltre, og man skal også gøre sig klart, at et krav om SCR-katalysatorer på vebiler i praksis er et krav om at udskifte alle de gamle vebiler med helt nye, da de er meget dyre og vanskelige at eftermontere på vebiler.

For det tredje foreslår Socialistisk Folkeparti krav om katalysatorer på benzinbiler. I praksis ville det betyde et forbud mod kørsel med gamle benzinbiler i miljøzonerne. Det er rigtigt, at benzinbiler uden katalysatorer forurenere forholdsvist meget, men der kører heldigvis relativt få af disse køretøjer på vejene. Her mener jeg, vi skal afvente de analyser, der kommer, og se på, hvad det giver mening at indføre.

For det fjerde stilles der krav om partikelfiltre på dieselpersonbiler og -vebiler. Til det vil jeg sige, at det faktisk slet ikke er nogen dårlig idé, og det er derfor, jeg tidligere har været ude og argumentere for, at det er noget af det, man kan overveje. Det er også en af de ting, hvor jeg netop nu sidder og overvejer, hvorvidt man skal stille de krav i forhold til miljøzonenlovgivningen.

Lad mig også her til sidst nævne, at vi jo, som jeg tidligere har nævnt, i løbet af kort tid skal behandle et forslag om taxaerne. Det er et ganske udmærket eksempel på, at man med en meget målrettet indsats kan få en meget stor miljøgevinst, og det gælder selvfølgelig også om at finde de områder, hvor vi får en stor miljøgevinst for samfundet på en intelligent måde. Det hand-