

Det mener vi er en model til efterfølgelse, og vi håber, at ministeren vil være med til at sikre lige præcis de tre ting.

Kl. 15:49

**Anden næstformand (Søren Espersen):**  
Tak til ordføreren.

Da der ikke er flere, som har bedt om ordet, er forhandlingen sluttet.

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Erhvervsudvalget. Såfremt ingen gør indsigelse herimod, betragter jeg dette som vedtaget.

Det er vedtaget.

Det næste punkt på dagsordenen er:

**20) 1. behandling af lovforslag nr. L 172:**

**Forslag til lov om ændring af lov om taxikørsel m.v. (Krav til miljøegenskaber og energieffektivitet for køretøjer omfattet af taxilovgivningen).**

Af transportministeren (Lars Barfoed).  
(Fremsættelse 25.03.2009).

Kl. 15:50

## Forhandling

**Anden næstformand (Søren Espersen):**

Forhandlingen er åbnet. Venstres ordfører, hr. Jacob Jensen.

Kl. 15:50

(Ordfører)

**Jacob Jensen (V):**

Forslaget er en udmøntning af aftalen »En grøn transportpolitik«, som bredt blev indgået her i Folketinget i januar 2009. Det blev ved den lejlighed aftalt, at ministeren skal have bemyndigelse til i bekendtgørelsesform at stille krav til køretøjer, der er omfattet af taxalovgivningen, om, at de skal være i energiklasse C eller bedre.

Det er naturligvis vigtigt, at der gives et vis varsel til branchen, og at ændringerne sker så hensigtsmæssigt som muligt. Derfor synes vi også, det er ganske fornuftigt, at de nye krav bliver stillet i forbindelse med en udskiftning af køretøjet, eller efter at bekendtgørelsen er trådt i kraft, hvilket foreslås at ske den 1. september i år.

Det er også vigtigt, at vi konstant er opmærksomme på den teknologiske udvikling, så vi ikke låser os fast på en bestemt teknik, som selv-

følgelig løbende kan blive udbedret og forbedret efter en given periode. Det er vi i Venstre ganske godt tilfredse med. Det er også derfor, at vi er godt tilfredse med, at der samtidig med energiklassekravet gives ministeren en mulighed for netop løbende at kunne justere minimumskravene i takt med den teknologiske udvikling. Dermed kan vi sikre, at reglerne løbende kan tilpasses den mest hensigtsmæssige teknik på området.

Det foreslås også, at der indføres krav om partikelfiltre, som skal gøres obligatoriske i 2011. For Venstre er det vigtigt, at vi når vores meget ambitiøse mål om nedsættelse af udledning af CO<sub>2</sub> og andre skadelige partikler. Det er vigtigt både for miljøet og klimaet, ligesom det selvfølgelig ikke mindst er vigtigt for folkesundheden, primært for de folk, der bor i de tæt befolkede områder. Og da transportsektoren står for en betydelig del af den samlede udledning, er det godt, at der stilles specifikke krav til bilernes effektivitet.

Med de få bemærkninger støtter Venstre naturligvis forslaget.

Kl. 15:52

**Anden næstformand (Søren Espersen):**  
Hr. Per Clausen for en kort bemærkning.

Kl. 15:52

**Per Clausen (EL):**

Jeg synes jo, det er meget fornuftigt at vælge de teknologisk mulige løsninger, men jeg kunne godt tænke mig, hvis hr. Jacob Jensen kunne løfte sløret for, hvad der er begrundelsen for, at man ikke har valgt f.eks. kategori B, hvilket jo er fuldt ud muligt uden nogen som helst teknologiske vanskeligheder, når det handler om at købe taxaer i dag.

Kl. 15:52

**Anden næstformand (Søren Espersen):**  
Ordføreren.

Kl. 15:52

**Jacob Jensen (V):**

For det første skal jeg henvise til den aftale om en grøn transportpolitik, der bredt er indgået her i Folketinget, hvor man var enige om, at det skulle være energiklasse C, som på daværende tidspunkt var det mest hensigtsmæssige, ikke kun ud fra en økonomisk betragtning, men også ud fra, hvad det var realistisk at få gennemført.

Derudover skal jeg sige, og det er også en del af forslaget, at det netop skal være muligt, når teknologien løbende udvikler sig, at ministeren løbende får mulighed for at tilpasse minimums-