

Kl. 16:01

(Ordfører)

**Henriette Kjær (KF):**

Lovforslaget her er en udløber af trafikaftalen om en grøn transportpolitik, som stort set alle partier står bag, og derfor kan vi Konservative naturligvis også støtte det her forslag.

Hvis vi skal nedbringe udslippet af CO<sub>2</sub>, er det vigtigt, at vi prøver at finde nogle kilder til denne udledning, og da vi har en stor taxavognpark, er det et rigtig godt sted at begynde ved at stille krav til, hvilke energiklasser taxaerne benytter sig af.

Med aftalen fra januar er vi blevet enige om, at der som minimum skal køres med energiklasse C-biler, men naturligvis også gerne med mere energieffektive klasser. Desuden skal der indføres partikelfiltre på taxaerne med en indfasningsperiode, så det gøres obligatorisk i år 2011. Det synes vi Konservative er en rimelig ordning for branchen, der nu har god tid til at indstille sig på de nye krav.

Ministeren får bemyndigelse til at føre dette ud i livet, og det er vi Konservative trygge ved, da han jo har et tydeligt mandat fra vores forhandling samt nu også fra salen.

Kl. 16:02

**Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):**

Tak til ordføreren. Fru Bente Dahl som ordfører.

Kl. 16:03

(Ordfører)

**Bente Dahl (RV):**

Det Radikale Venstres ordfører er forhindret i at være til stede, og derfor skal jeg på partiets vegne meddele følgende:

Det Radikale Venstre er tilfreds med en stor del af aftalen om en grøn transportpolitik, også selv om der er tidsler i aftalen, og selv om aftalen samlet kunne være både betydelig grønnere og mere ambitiøs.

Et af de relativt positive elementer skal behandles i dette lovforslag, L 172. Der har længe manglet initiativer til at stille fornuftige miljø- og energimæssige krav til taxakørsel, og nu skabes der så endelig lovgivningsmæssig baggrund for det. I aftalen indgår, at der fra den 1. september i år stilles krav om, at taxaer skal opfylde kravene til energiklasse C eller højere. Aftalekredsen skal løbende vurdere teknologiudviklingen på området med henblik på at justere kravene.

Som det også afspejles i høringssvarene, mener mange, at man roligt kunne stille krav om, at fremtidens taxaer opfylder krav om energiklasse

B eller højere. Det er et synspunkt, vi i Det Radikale Venstre sagtens kan forstå og er enige i, men det foreliggende var det bedst opnåelige i den brede kreds af partier, der står bag transportaftalen. Vi mener dog, at kredsen i lyset af høringssvarene kunne overveje at indsætte en egentlig revisionsbestemmelse, f.eks. hvert andet år, med henblik på at sikre en skærpelse, det vil sige at gå videre i lovforslaget end ved blot følge teknologiudviklingen. Det bliver der lejlighed til at drøfte i udvalgsbehandlingen. Vi vil under alle omstændigheder støtte lovforslaget, der samlet set er et fremskridt.

Kl. 16:04

**Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):**

Tak til ordføreren. Hr. Per Clausen som ordfører.

Kl. 16:04

(Ordfører)

**Per Clausen (EL):**

Det er jo rigtigt, som det er sagt i debatten, at når man indfører nogle energikrav, hvor der ikke var nogen før, er der tale om et fremskridt, og derfor behøver man ikke at være bekymret for, om Enhedslisten vil stemme for det her lovforslag eller ej, for det vil vi gøre. Men jeg synes måske nok, at nogle af de partier, som har gjort sig overvejelser om, at det her forslag ikke er særlig vidtgående – og det er det jo mildt sagt ikke, når de energikrav, man vælger at opstille, ikke tager udgangspunkt i, hvad der er teknologisk muligt, men måske i virkeligheden snarere tager udgangspunkt i bilbranchens behov for at kunne sælge biler fra alle firmaer; hvis man læser høringssvarene fra diverse bilfirmaer, kan man jo konstatere, at de synspunkter, de giver udtryk for, ligger ganske tæt på, hvad de selv er i stand til at udbyde, og det er der jo ikke noget at sige til – burde spørge sig selv, om det er vigtigt for Folketinget at tage den slags hensyn.

Det er da heller ikke det, der henvises til, når ministeren redegør for, hvorfor man ikke kan støtte at gøre det, som er teknologisk muligt, nemlig at gå op til energiklasse B eller måske endda umiddelbart til energiklasse A. Man henviser til, at det sådan skal være økonomisk bæredygtigt for taxabranchen. Jeg er ikke sikker på, at jeg helt forstår det argument, for der vil jo være tale om et krav, som vil ramme hele branchen, og jeg tror sådan set ikke, at taxabranchen umiddelbart er sådan i direkte konkurrence med så mange andre transportformer. Men det er så der, man er landet.