

Så kan man sige, at ministeren jo får vidtgående beføjelser til at gå frem i samme takt, som teknologien tillader det. Jeg forstod på Dansk Folkepartis ordfører, at det, ministeren får bemyndigelse til, måske er at bevæge sig fremad, i samme takt som Dansk Folkeparti opdager, at der er sket en teknologisk udvikling, og det kan godt lægge en vis begrænsning på tempoet. Så hvis der i forløbet skulle blive nogen mulighed for måske at få indskærpet, som Det Radikale Venstres ordfører nævnte det, at der burde være et fast interval for, hvornår man gik ind og vurderede, om det nu var sket en teknologisk udvikling, så ville det jo nok være et godt og fornuftigt tiltag. Så længe det ikke er sket, må vi andre jo sørge for at forsøge at holde ministeren orienteret om de teknologiske fremskridt, der sker, gennem spørgsmål og på anden vis. Det skal vi selvfølgelig gøre, den del af forslaget er dog trods alt et fremskridt.

Vi synes, at der er andre elementer, som også kunne være inddraget, andre elementer, som også fører til, at man i udgangspunktet i taxabranchen investerer i store biler med et stort energiforbrug. Den særlige og meget gunstige frikørselsordning, man har, hvor man jo kan købe sin bil med en registreringsafgift på kun 20 pct., nøjes med at køre 52.000 km i løbet af ca. 2 år og sælge bilen til en privat køber, som om der var betalt fuld registreringsafgift, er også med til at understøtte en tilbøjelighed til, at man køber taxaer, der er større og mere luksuriøse, end der reelt er brug for.

Så vi synes altså, at forslaget på en række områder godt kunne have været mere vidtgående, end det er. Vi synes sådan set heller ikke, at argumentationen for, at man ikke vil sætte SCR-partikelfiltre på den eksisterende vognpark, er særlig gennemtænkt og logisk, vi mener, at man også burde gøre det, sådan at man kunne få de miljømæssige gevinster hurtigere, end der er lagt op til med det her forslag.

Men Enhedslisten vil altså støtte forslaget, og skulle der i den proces, der nu skal foregå i udvalget, vise sig muligheder for at opnå forbedringer, hvilket jeg tror kan blive vanskeligt med den forligskreds, man har valgt at sammensætte i den her sag, vil vi naturligvis også støtte det. Og ellers vil vi bare følge implementeringen af det her lovforslag meget omhyggeligt og nidkært, sådan at ministeren ikke får anledning til at gå glip af de teknologiske fremskridt, der er sket – og for så vidt heller ikke dem, der sker i fremtiden.

Kl. 16:08

**Tredje næstformand** (Holger K. Nielsen):  
Tak til ordføreren. Transportministeren.

Kl. 16:09

**Transportministeren** (Lars Bårfoed):

Jeg vil gerne takke alle ordførerne for den positive modtagelse, som lovforslaget har fået. Det lader jo til, at vi kan gennemføre denne vigtige lovgivning i enighed her i Folketinget.

Formålet er jo, som flere har været inde på, at vi skal have indsat en hjemmelsbestemmelse i lov om taxakørsel, sådan at man kan fastsætte regler om krav til taxaers miljøegenskaber og deres energieffektivitet. Forslaget giver transportministeren bemyndigelse til at fastsætte regler om krav til taxaers miljøegenskaber og energieffektivitet. På den måde udmønter vi altså den aftale, der er indgået om en grøn transportpolitik, den aftale, vi indgik den 29. januar i år mellem alle partierne i Folketinget undtagen Enhedslisten, som jeg glæder mig over også vil støtte forslaget her, det synes jeg er prisværdigt.

Det fremgår af aftalen, at der skal stilles energikrav til taxaer, som sikrer energiklasse C eller bedre – man må altså gerne købe taxaer allerede nu, som har en bedre mærkning end C – og så skal der for dieslbiler være et krav om partikelfiltre. Ifølge aftalen skal regeringen fremsætte lovforslaget i foråret 2009, så ændringerne kan få virkning fra den 1. september 2009. Og det er så det, jeg agter at gøre med den bekendtgørelse, der senere skal fremlægges.

Se, forslaget vil jo bidrage til, at vi får en taxavognpark, der forurener mindre og udleder mindre CO<sub>2</sub>. Taxaer udgør navnlig i de større byer en vigtig del af trafikken, og her vil forslaget kunne bidrage til, at den lokale forurening med partikler bliver mindre, og dermed til, at vi får et renere bymiljø. I den forbindelse kan jeg nævne, at der alene i Storkøbenhavn kører 2.200 taxaer. Men på længere sigt vil forslaget jo også have effekt på den private bilpark, for bilerne bliver jo typisk efter et par års taxadrift solgt videre, så de overgår til den almindelige privatbilmiljø via brugtvoغنsmarkedet. Og dermed vil det bidrage til en mere miljørigtig og CO<sub>2</sub>-venlig bilpark herhjemme i det hele taget.

Kravene til miljøegenskaber og energieffektivitet bliver fastsat i bekendtgørelsesform, og kravene bliver stillet i forbindelse med køretøjer, der udskiftes efter bekendtgørelsens ikrafttræden. Der vil endvidere blive fastsat krav om eftermontering af partikelfiltre på taxaer, der ikke er udskiftet, 5 år efter lovens ikrafttræden.