

des det jo ikke onde mennesker, at det ikke er blevet til noget.

Jeg kan såmænd også godt synes, at det er lidt besværligt, at det skal tage så lang tid. Jeg havde været miljøminister i, jeg tror 1 uge, da jeg første gang hørte om det her med miljøzoner og tænkte: Fint, lad os da endelig lave det. Så spurgte jeg: Hvor lang tid går der, inden vi har en afklaring på de juridiske ting? Ja, der ville gå 2 uger. Det var altså i august 2004.

Jeg kan sige, at det er ikke, fordi hverken jeg eller regeringen ikke har knoklet på for, at vi skal gøre det her, og at vi skal gøre det så ambitiøst som overhovedet muligt, men vi har altså nogle regler i Danmark om ekspropriation. Dem synes jeg der er rigtig mange ordførere der har glemt at forholde sig til i dag. Vi har nogle regler i vores grundlov om, at man ikke bare kan ekspropriere. Hvis mennesker har et erhverv i Danmark, og hvis de i øvrigt har nogle vilkår, som de tror de kan regne med, så plejer det nu i hvert fald at være rigtig god borgerlig politik, at man ikke er ligeglad, når Justitsministeriets statsretskontor siger: Hvis I gør det her hurtigere end det, der ligger her, så risikerer I, at det drukner i retssager om ekspropriation.

Kl. 15.25

Så jeg synes, at vi skal gøre det så ambitiøst, som vi overhovedet kan, og det er også det, vi har gjort. Når hr. Torben Hansen spørger: Gad vide, hvad regeringen mener? så må jeg sige: Ja, vi mener det, der ligger her. Derfor er jeg faktisk meget glad for det forslag, der ligger her, for det betyder, at vi nu kan komme i gang med at etablere permanente miljøzoner med partikelfilterkrav.

Der er sagt mange ord i dag om, hvor alvorligt et problem partikelforurening i byerne er. Alle ved, at det haster med at få gjort noget ved det. Alle ved, at noget af det drejer sig om EU-regulering, at ikke så meget, men noget af det, drejer sig om national regulering, og at det her er en af vejene til at få gjort noget ved det i vores store byer.

Nu står vi altså så med et forslag. Og ud fra det, jeg kan høre, tænker jeg: Gad vide, om ikke det skulle lykkes på trods af de faldne bemærkninger faktisk at få et forslag igennem? For vi kan jo diskutere fra nu og lige så længe, som vi næsten orker det, men desto flere nye ting, man kommer med, og som ville risikere at betyde, at vi igen støder på den her ekspropriationsmur, desto senere risikerer man at være skyld i, at det her overhovedet kommer til at gå i gang.

Vi står faktisk med et lovforslag, der indfører nogle meget ambitiøse partikelfilterkrav, og vi indfaser kravene så hurtigt, det er juridisk tilladeligt.

Under høringen var der faktisk også mange parter, der argumenterede for, at man skulle gøre det meget langsommere. De var meget bekymrede for, at det var alt for ambitiøst. Der er andre, der har argumenteret for en hurtigere indfasning. Til sammenligning indebærer den model, der foreslås her, faktisk en større miljø- og sundhedsmæssig effekt, end den effekt, der ville blive opnået ved at følge de svenske regler. Så det er faktisk noget af det mere ambitiøse, når man kigger ud i Europa. Og jeg kan da også bare lige nævne, at det faktisk er ambitiøst. Det understreges vel også af, at man regner med, at det her vil koste vognmandserhvervet omkring 600 mio. kr., så det er altså ikke de rene småting, vi taler om.

Så er der nogle, der siger: Kunne vi ikke fremrykke filterkravet for EURO III fra 2010 til f.eks. 2008? Der skal jeg bare gøre opmærksom på, at det ville forøge den samlede miljøeffekt af lovforslaget med ca. 10 pct., men udgifterne ville tilsvarende stige med 35 pct. Og jeg må i hvert fald som minister tage ad notam, at når arbejdsgruppen under Justitsministeriets ledelse fraråder en hurtigere fremrykning til 2008, skyldes det altså, at det ville kunne udgøre et ekspropriativt indgreb over for vognmændene. Derfor har jeg valgt at følge arbejdsgruppens anbefaling, derfor indeholder det lovforslag, vi står med i dag, den hurtigst mulige indførelse af partikelfilterkravene.

Med hensyn til SCR-katalysatorer vil jeg gerne forsøge at sætte også det spørgsmål lidt i perspektiv. Fra den 1. oktober i år er der indført skærpede miljøkrav til tunge køretøjer. Det forventes i den forbindelse, at 80 pct. af alle nye lastbiler og busser fremover vil have en SCR-katalysator monteret.

SCR-systemet har vist sig at være en yderst effektiv metode til at nedbringe udslippet af kvælstofoxider fra tunge køretøjer. Af den grund rejser diskussionen jo naturligvis også spørgsmålet om, hvorvidt man så ikke kan eftermontere det på de gamle biler. Det kræver en nærmere analyse af de krav, vi vil stille til et SCR-system, og det kræver selvfølgelig også en analyse af de miljømæssige og de økonomiske konsekvenser, men faktum er, at den første rapport om effekten af eftermonterede SCR-systemer først nu er på vej. Det er rigtigt, at den viser