

lovene resultater for nogle af de afprøvede systemers vedkommende, men der er endnu et stykke vej, før vi har et reelt beslutningsgrundlag at kunne stille krav om SCR ud fra. Men som sagt er teknologien lovende, og jeg har derfor bedt Miljøstyrelsen om at få afklaret de nævnte problemer. Når vi har den afklaring, må vi herefter tage en diskussion om, hvordan SCR-katalysatorer eventuelt kan indarbejdes i miljøzonekonceptet.

Ud over de ambitiøse partikelfilterkrav synes jeg også, vi står med et lovforslag, der indfører miljøzonerne på en enkel og en effektiv måde, f.eks. ved, at det er kommunerne selv, der afgrænser miljøzonerne uden godkendelse eller vetoret eller klageadgang. Det er en meget enkel og en meget målrettet måde, og jeg kan kun anbefale kommunerne nu hurtigst muligt at komme i gang med at lave forarbejdet, så det kan træde i kraft, når vi når frem til medio 2008.

Kl. 15.30

Det lægger op til, at en årlig kontrol af partikelfiltrenes effektivitet set i forbindelse med det sædvanlige årlige bilsyn bliver grundig og samtidig enkel for vognmændene. Forslaget om et miljøzonermærke betyder, at kommunernes tilsyn og politiets kontrol og håndhævelse kan udføres konsekvent og effektivt. Altså, jeg synes, vi har prøvet at lave det så enkelt og tilgængeligt som overhovedet muligt.

Jeg tror, det var hr. Jørn Dohrmann, der nævnte problemstillingen om de udenlandske køretøjer. Også der er forslaget enkelt og afbalanceret. Udenlandske køretøjer skal opfylde nøjagtig de samme partikelfilterkrav som danske køretøjer, men det vil være for vidtgående at kræve, at udenlandske køretøjer kommer til syn eller lignende i Danmark for at få et miljøzonermærke. Til erstatning for mærket foreslås det derfor, at der fastsættes tilsvarende dokumentationskrav for de udenlandske køretøjer, så man kan altså håndhæve disse krav, hvis man støder på en udenlandsk bil og den ikke skulle have partikelfilteret.

I den forbindelse kan jeg oplyse, at Europa-Kommissionen i september måned har meddelt, at Kommissionen ikke har nogen bemærkninger til lovforslaget, som det ligger her. Det har Kommissionen faktisk haft til andre landes måder at håndtere det samme på. Her i efteråret skal Kommissionen så vurdere den kommende bekendtgørelse vedrørende de tekniske krav til filterne.

Jeg synes, at lovforslaget er fremadrettet. Jeg synes, at det tager højde for, at der også med tiden kan blive tale om filterkrav til dieseldrevne varebiler, men det forudsætter, at montering af partikelfiltre bliver teknisk nemmere og dermed også mere økonomisk. Vi taler jo altså om den lille tømmer med den lille varebil, og vi skal stadig væk huske på, at vi taler om nogle ret store udskrivninger. Og det er lastbilerne og de tunge køretøjer, der miljømæssigt udgør det rigtig store problem. Jeg har bedt Miljøstyrelsen tilvejebringe et opdateret beslutningsgrundlag med henblik på en eventuel udmøntning af den bestemmelse i efteråret 2007.

Til sidst vil jeg som sagt gerne opfordre kommunerne til at gribe muligheden, de kan sådan set sætte zoneafgrænsning i gang. Allerede i starten af 2007 kan de starte med det arbejde.

Synsvirkomhederne vil kunne foretage kontrol af partikelfiltre og udlevere miljøzonermærker fra omkring maj-juni næste år. En række høringsvar har så peget på, at indfasningen er alt for hurtig. Der er bl.a. også nogle, der er bekymrede for, at der slet ikke er filtre nok, men der er jo ikke andet at sige, end at der jo altså er nogle måneder til, og jeg tror, at den kloge vognmand allerede er i gang med at begynde at sætte filtre på noget af sin vognpark. Og når han ved, at når vi taler trin 2 i 2010, vil det betyde, at biler, der er købt efter oktober 2006, skal have filter på, ja, så er det jo klart, at den fornuftige vognmand allerede tænker fremadrettet og sørger for nu at anskaffe sig nye køretøjer med filtre.

Derfor synes jeg også, at vi får en lidt teoretisk diskussion om år 2008 og 2010. Jeg er helt overbevist om, at de stærke politiske signaler, der allerede er sendt, betyder, at man er i gang derude med at begynde at montere filtre. Jeg kan se, at den socialdemokratiske ordfører nikker til det, og derfor synes jeg også, at vi i dag skal lade være med at grave grøfterne dybere end nødvendigt. Jeg tror på, at vi kan lave et lovforslag. Vi skal se at komme i gang, det er det vigtigste, og så håber jeg, at kommunerne vil følge det op.

**Tredje næstformand** (Helge Adam Møller):  
Der er foreløbig en enkelt kort bemærkning til ministeren fra hr. Per Clausen.

(Kort bemærkning).

**Per Clausen** (EL):

Jeg er da enig med ministeren i, at grøfterne ikke skal graves dybere end nødvendigt, og i den her