

Bemærkninger til forslaget

Begrundelse

Formålet med beslutningsforslaget er at forbedre miljøet og sundheden i de større byer, hvor der færdes og bor mange mennesker. Undersøgelser viser, at små partikler fra dieselmotorer er sundhedsskadelige for mennesker. De små partikler øger antallet af dødsfald i byerne og fører til en forøgelse af antallet af luftvejssygdomme.

Miljøzonerne forudsættes at dække følgende fem kommuner: Odense, Aalborg, Århus, København og Frederiksberg. Kravene til partikelforurening skal om teknisk muligt være lige så strenge som kravene til partikelforurening fra benzindrevne personbiler, og under alle omstændigheder bør kravene til udledning af ultrafne partikler være så strenge, at de i praksis kun kan opfyldes ved montering af partikelfiltre. Der bør derfor være tale om strengere krav til partikel-emission end Euro IV-normerne, da disse i visse tilfælde kan overholdes uden filtre, således at emissionen af ultrafne partikler ikke reduceres.

Ifølge Institut for Miljøvurdering vil det med overvejende sandsynlighed være forbundet med en samfundsøkonomisk gevinst at installere partikelfiltre på tunge dieselmotorer. Gevinsten anslås at kunne være så stor som 83 mia. kr. over de næste 15 år – for slet ikke at tale om de måske tusindvis af liv, der kan reddes.

Forslagsstillerne er naturligvis optaget af at finansiere et tiltag, der kan spare menneskeliv, og som derudover ifølge miljøøkonomerne vil være et tiltag, som borgerne vil være villige til at betale for.

Regeringens skattestop forhindrer, at afgiftsinstrumentet kan bruges til at tilskynde til miljørigtig adfærd gennem højere afgifter på forurening.

Danske vognmænds vægtafgift ligger på minimumssatsen i EU, så det er heller ikke muligt at stimulere miljørigtig adfærd gennem afgiftslempler, der belønner miljørigtig adfærd.

Det virker heller ikke som om, regeringen i øjeblikket er villig til at øge de bevillinger, der kan sikre en

øget miljø- eller sundhedsforebyggende indsats, da der siden regeringsskiftet er skåret ned på netop disse områder. Det er forslagsstillerne opfattelse, at regeringen ikke prioriterer miljøet højt nok. Forslagsstillerne ønsker flere midler tilført, men erkender, at det næppe er muligt med Folketingets nuværende sammensætning.

Derfor har forslagsstillerne følt sig nødsaget til at foreslå alternativ finansiering inden for miljøområdet, selv om forslagsstillerne hellere så flere midler tilført. Ud fra princippet om mest miljø for pengene foreslås det derfor at finansiere indsatsen mod partikelforurening ved, at man reducerer indsatsen med hensyn til oprensning af forurenede jord i de områder, hvor forureningen ikke direkte truer drikkevandet.

Partikelforureningen koster menneskeliv hver eneste dag, mens den akutte dødelighed forbundet med jordforurening skønnes at være nærmest ikkeeksisterende. Derfor kan det forsvares at udskyde indsatsen for at få oprenset jorden til et senere tidspunkt, hvis der til gengæld sættes ind over for partikelforureningen med det samme. Efter indfasning af partikelfiltrene ønsker forslagsstillerne, at indsatsen med hensyn til jordrensning genoptages.

Økonomiske konsekvenser

Der er ca. 59.000 tunge køretøjer i Danmark. Hvis alle fik monteret partikelfiltre med statstilskud, ville omkostningen være 590 mio. kr. Med henblik på at sikre en holdbar finansiering gives statstilskuddet til maksimalt 15.000 tunge køretøjer årligt, hvilket vil give en årlig udgift på op til 150 mio. kr. årligt. Tildelingen sker efter »først til mølle«-princippet, således at der inden foreningsbegrænsningskravenes ikrafttræden kan være ydet støtte til montering af partikelfiltre på over halvdelen af landets tunge køretøjer.

Finansieringen af tiltaget foreslås foretaget inden for rammerne af den aktuelle jordforureningsindsats. I 2000 fordelte udgifterne til oprensning af forurenede jord sig ifølge Miljøstyrelsen således: