

Bemærkninger til forslaget

En ny rapport fra OECD offentliggjort i januar 2008 om Danmarks miljøpolitik retter en række skarpe og konkrete kritikpunkter mod luftforureningen i Danmark. F.eks. konkluderer OECD, at 20 pct. af alle danskere lever med en luftkvalitet, som er utilfredsstillende. Det får OECD til at anbefale, at målingen og overvågningen af farlig luftforurening i Danmark opprioriteres kraftigt, samt at de danske udledninger af sundhedsskadelige kvælstofoxider fra trafikken reduceres mærkbart. Blandt OECD-landene har Danmark nogle af de højeste dødelighedsrater inden for forskellige kræftformer, og op mod en femtedel af danskerne lider af allergi og luftvejsproblemer. Beregninger foretaget i 2007 af Danmarks Miljøundersøgelser (DMU) fremskriver endvidere, at Danmark i 2010 vil overtræde hele to EU-direktiver: både vedrørende kravet til den nationale udledning af kvælstofoxider og vedrørende grænseværdien for sundhedsskadelig kvælstofdioxid i luften. DMU konkluderer, at grænseværdien for luften i 2010 vil blive overskredet med ca. 95 pct. på de større trafikerede vejstrækninger i København.

Samtidig viser en ny opgørelse fra den svenske miljøorganisation Acid Rain, at de voldsomme danske udledninger af kvælstofoxider betyder, at vi nu indtager en pinlig plads som den næststørste luftforurener ud af samtlige EU's 27 medlemslande.

Forslagsstillerne mener, at danskerne har krav på at kunne trække vejret i ren luft. At en million danskere udsættes for farlig luftforurening, er uacceptabelt og kalder på en markant styrket indsats imod sundhedsskadelige partikler og gasser fra trafikken. Der er i den grad brug for at gøre noget ved luftforureningen i Danmark.

Forslagsstillerne vil komme en del af problemet til livs ved at give kommunerne mulighed for at stille krav om eftermontering af de såkaldte SCR-katalysatorer (Selective Catalytic Reduction) på tunge forurenende dieselmotorer i de i miljøbeskyttelsesloven fastlagte miljøzoner.

Partikelfiltre er en effektiv løsning på den meget sundhedsskadelige partikelforurening. Men miljøzonerens partikelfilterkrav uden supplerende krav om SCR-katalysatorer øger udledningen af sundhedsskadelige kvælstofdioxider drastisk, hvilket længe har været kendt. Med SCR-katalysatorer omdannes 90 pct. af udstødningens kvælstofoxider inklusive kvælstofdioxid til uskadelig vand og ren luft. Derfor skal kommunerne have mulighed for også at stille krav om SCR-katalysatorer i miljøzonerne.

Miljøstyrelsen har i den hidtil største cost-benefit-analyse af forskellige NO_x-reduktioner konkluderet, at krav om SCR-katalysatorer på tunge dieselmotorer er særdeles favorabelt for samfundsøkonomien. Der ligger således en mulig samfundsøkonomisk nettogevinst på ca. 220 mio. kr. i eftermontering af SCR-katalysatorer på tunge dieselmotorer.

SCR-katalysatorer er desuden en nøgleteknologi for at opfylde EU's grænseværdier for sundhedsskadelig kvælstofdioxid i 2010 og er på nuværende tidspunkt den bedste tilgængelige teknologi til at fjerne NO_x-udslippet fra tunge dieselmotorers udstødning, jf. miljøbeskyttelseslovens § 3 om anvendelse af den bedste tilgængelige teknik (BAT).

Et andet godt argument for indførelse af SCR-katalysatorer er, at vitale komponenter til SCR-teknologien produceres af danske virksomheder, og at et stærkt hjemmemarked derved kan være med til at fremme eksporten af dansk miljøteknologi til udlandet. Derudover opfylder krav om SCR-katalysatorer regeringens ønske om teknologier til at fjerne NO_x fra dieselmotorer; jf. redegørelsen om fremme af miljøeffektiv teknologi fra maj 2006 s. 18. Endelig er Færdselsstyrelsen i øjeblikket ved at færdiggøre en typegodkendelsesordning for SCR-katalysatorer.

Forslaget er provenuneutralt. De omkostninger, der er forbundet med forslaget, pålægges de enkelte vognmænd i overensstemmelse med princippet om at forurenere betaler. Omkostningerne vil typisk kunne overvælttes i fragtprisen.