

Desuden har Danmarks Miljøundersøgelser, siden de oprindelige beregninger blev lavet, foretaget nye beregninger, der viser, at den samfundsøkonomiske gevinst ved at fjerne 1 kg NO_x er mindre end oprindelig antaget. Det følger det samfundsøkonomiske underskud, så det i alt kommer til at koste samfundet ca. 1 mia. kr., hvis vi indfører et krav om SCR-katalysatorer i hele Danmark. Underskuddet bliver selvfølgelig mindre, hvis vi kun indfører kravet i miljøzonerne, men det vil under alle omstændigheder give et underskud.

Nu skal vi jo ikke lave miljøpolitik alene på baggrund af samfundsøkonomien. Det er meget vigtigt, at vi laver miljøpolitik ud fra de udfordringer, vi har, for at sikre et så godt og stærkt miljø som overhovedet muligt. Luften skal blive renere, og vi skal overholde grænseværdien for bl.a. NO₂ for at nævne et konkret eksempel. Derfor har vi også brug for et solidt og bedre beslutningsgrundlag, når vi taler om virkemidler i forhold til at reducere NO₂-udledning i f.eks. vores byer.

Jeg må også konstatere, at vi ikke på nuværende tidspunkt har dette solide beslutningsgrundlag. Den viden, vi faktisk har, peger på, at eftermontering af SCR-katalysatorer på tunge køretøjer ikke alene kan sikre en overholdelse af grænseværdien for NO₂, der træder i kraft i 2010.

På den baggrund er det min klare vurdering, at der ikke er grundlag for at stille krav om eftermontering af SCR-katalysatorer på tunge køretøjer på nuværende tidspunkt.

Et andet hensyn, man kunne tage, som også er nævnt som begrundelse for forslaget 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«.

Til det kan jeg oplyse, at SCR-katalysatorer allerede i dag monteres på ca. 60 pct. af alle nye busser og lastbiler inden for EU, og at danske virksomheder leverer ca. 60.000 enheder om året til en række af de største producenter. Så det er ikke sådan, at teknologien ikke er i anvendelse. Faktisk har danske virksomheder allerede i dag en særdeles god markedsandel, når vi taler om netop SCR-katalysatorer.

Kravet om eftermontering af SCR-katalysatorer blev også diskuteret i forbindelse med behandlingen af lovforslaget om miljøzoner i efteråret 2006. Efterfølgende har Danmarks Miljøun-

dersøgelser for Miljøstyrelsen foretaget en undersøgelse af miljøeffekten af at stille krav om CSR-katalysatorer på ældre lastbiler og busser i miljøzoner. Undersøgelsen er netop blevet opdateret med ny viden om emissionerne, og den viste, at der uden yderligere tiltag i 2010 vil være en overskridelse af grænseværdien for NO₂ på 81 af de 138 mest befærdede gadestækninger i København. Med eftermontering af SCR-katalysatorer på tunge køretøjer vil der stadig væk være en overskridelse på 49 af gadestækningerne. Undersøgelsen er tidligere oversendt til Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg.

Hvad bekræfter så det, jeg siger? Jo, det bekræfter to ting: Der er under alle omstændigheder behov for at undersøge andre virkemidler, og eftermontering af SCR-katalysatorer skal selvfølgelig også indgå i vurderingen på linje med andre virkemidler. Jeg har derfor bedt Miljøstyrelsen om at udarbejde et virkemiddelkatalog for NO₂. Nogle af de tiltag, der skal ses nærmere på, er: fremme af renere biler i form af tidligere indfasning af euro-normerne, hybridbiler, elbiler, krav til varebiler i miljøzoner og tiltag i forhold til gamle benzinbiler uden katalysatorer. Disse tiltag er generelt kendetegnet ved, at de retter sig mod andre emissioner end blot NO₂.

Kl. 14:46

Når virkemiddelkataloget foreligger her i 2008, vil jeg invitere alle partier til en drøftelse. De problemer, vi har med at få reduceret NO₂-forureningen i de største danske byer, deler vi også med andre, nemlig resten af Europa. Derfor er det selvfølgelig også vigtigt, at vi i EU arbejder for, at den kommende euronorm for tunge køretøjer, der forhandles netop nu, kommer til at indeholde krav til den direkte udledning af NO₂.

Men vi skal ikke blot se på NO₂, vi skal hurtigst muligt nå målene for renere luft med lavere niveau for både partikler og NO₂. Derfor skal der laves en samlet strategi, hvor en videreudvikling af miljøzonerne selvfølgelig skal spille en central rolle. Miljøministeriet vil derfor i den kommende periode evaluere yderligere tiltag i forhold til varebiler, personbiler og geografisk udvidelse af zonerne. I første halvdel af 2009 vil der således foreligge et bedre grundlag for den endelige vurdering af, hvilke virkemidler der skal bruges.

Så vil jeg også gerne allerede i dag slå fast, hvad jeg som miljøminister så har gjort inden for de seneste måneder. Jeg ved jo, at det optager nogle af spørgere.