

Bemærkninger til forslaget

Ifølge OECD udsættes en million danskere for stærkt sundhedsskadelig luftforurening, og hvert år dør over ti gange så mange mennesker af partikelforurening fra tunge køretøjer, som der dræbes ved trafikulykker i byerne. For beboere langs større veje er overdødeligheden ca. 50 pct. i forhold til beboere langs mindre befærdede veje. Partikelforureningen forårsager desuden tusindvis af bronkitisilfælde, titusinder af astmaanfald og hundredetusinder af sygedage og dage med nedsat arbejdsevne.

Rent samfundsøkonomisk vil krav om partikelfiltre og SCR-katalysatorer give en stor årlig nettogevinst grundet sparet sygdom og død. Partikelfiltre og SCR-katalysatorer vil kunne indføres uden at belaste vognmandservhvervet, da vognmændene blot kan viderefakturere omkostningerne til kunderne. Miljøzonerne gælder også udenlandske køretøjer og virker således ikke konkurrenceforvridende.

De miljøzoner, som nu træder i kraft, er ikke effektive. Det skyldes de begrænsninger, som ligger i loven fra 2006, og som forhindrer kommunerne i at stille tilstrækkelige krav. Det betyder bl.a., at Danmark ikke vil kunne overholde EU's grænseværdier for luftkvalitet, specielt hvad angår kvælstofdioxid og partikler (PM 10).

Regeringen har erkendt problemet, men har ikke foretaget de nødvendige indgreb. Den satser i stedet på en udskydelse af vedtagelsen af EU's grænseværdier. Dette er at give op over for et alvorligt sundhedsproblem og sender samtidig et dårligt signal til det øvrige Europa fra et land, der ynder at kalde sig et miljømæssigt foregangsland.

De foreslåede stramninger af loven vil ikke alene kunne bringe Danmark til at overholde EU-kravene, men de vil kunne medvirke hertil. Det vil gøre det langt lettere at opfylde resten af kravene med andre virkemidler, f.eks. trængselsafgifter, som kan nedbringe trafikmængden i de store byer.

I de foreslåede konkrete stramninger opereres med princippet om 14 måneders varsling fra ændringernes vedtagelse, som hidtil har været gældende. I tilfælde, hvor der endnu mangler typegodkendelse og/eller

markedsføring af det konkrete udstyr til emissionsbegrænsning, kan der gives en lidt længere frist. Det gælder

- partikelfilter til tunge køretøjer, der opfylder Euro 4- eller Euro 5-normen,
- SCR-katalysatorer på lette varebiler og
- partikelfilter på diesel-personbiler.

Forslaget har ikke direkte økonomiske konsekvenser for staten.

Ad 1) Miljøzoner i alle større byer med over 25.000 indbyggere

I miljøbeskyttelsesloven § 15 a er fastsat, at kun København, Frederiksberg, Århus, Aalborg og Odense kan indføre miljøzoner. En række andre byer har også alvorlig luftforurening, og denne kan endda blive forværret som følge af de fem nævnte byers miljøzoner, hvis de dårligste køretøjer »eksporteres« til andre byer. Derfor bør det tillades at indføre miljøzoner og derved få renere luft i alle større byer med over 25.000 indbyggere defineret som indbyggere, der bor i byzonen inden for samme by, og altså ikke i hele kommunen.

Også kommuner, der ligger tæt sammen, som f.eks. i Københavnsområdet og i Trekantområdet kan gå sammen og indføre en miljøzone.

Ad 2) Krav om partikelfilter til tunge køretøjer, der opfylder Euro 4- eller Euro 5-normen, i miljøzonerne

I miljøbeskyttelsesloven § 15 b er fastsat, at der kun stilles krav til ældre tunge køretøjer (Euro 1/2/3) i de tiltænkte miljøzoner. Der stilles krav til Euro 1- og 2-køretøjerne fra den 1. september 2008 og til Euro 3-køretøjerne fra den 1. juli 2010. Miljøstyrelsen anerkender, at de nye tunge køretøjer (Euro 4/5) forurener 100-500 gange så meget med ultrafine partikler som ældre tunge køretøjer med partikelfilter, jf. Arbejdsrapport Nr. 4 fra 2008. Dette bekræfter tidligere undersøgelser fra udlandet, som bl.a. blev fremlagt på en høring i Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg den 21. november 2006. Særlig ultrafine partikler er stærkt sundhedsskadelige. Der er derfor et åbenlyst