

behov for filterkrav til nye tunge køretøjer for at opnå effektive miljøzoner.

*Ad 3) Krav om SCR-katalysatorer på tunge køretøjer og på lette varebiler*

I miljøbeskyttelsesloven skal indføjes en § 15 f, der fastsætter, at der stilles krav om SCR-katalysatorer. SCR-katalysatorer neutraliserer forureningen med sundhedsskadelig kvælstofdioxid (NO<sub>2</sub>) og vil derved være et vigtigt middel med henblik på at opfylde EU's grænseværdi i 2010 for NO<sub>2</sub>, som ellers vil blive overskredet med ca. 95 pct. af de trafikerede gadestrækninger i København. Dette er yderligere nødvendigt, da indførelse af filtre øger udledningen af NO<sub>2</sub>. Der gives en længere frist til de lette varebiler, da katalysatorerne til disse endnu ikke er på markedet.

*Ad 4) Krav om katalysator på benzinbiler*

Kravet om katalysatorer på benzinbiler har været gældende i Danmark siden 1990 og i det øvrige EU siden 1993. Der kører fortsat mange gamle biler rundt uden katalysatorer. Disse har en uforholdsmæssig stor forurening, og de bør ikke have lov at køre ind i miljøzonerne. Dette er eksempelvis et krav i Berlins miljøzone. Der findes allerede i dag katalysatorer, som kan eftermonteres på sådanne biler, men mange af dem har så højt et brændstofforbrug, at de bør skrottes.

*Ad 5) Krav om partikelfilter på dieselpersonbiler*

Forslagsstillerne har sat en længere tidsfrist for kravet om montering af partikelfiltre på dieselpersonbiler, idet der i dag ikke findes filtre til eftermontering på alle modeller, men det er vigtigt at sende dette signal til købere af nye dieslbiler. Det er stadig kun ca. halvdelen af disse, som sælges med filter.

*Partikelfilterkrav til varebiler*

I miljøbeskyttelsesloven § 15 e er fastsat, at ministeren kan indføre regler om miljøzoner for varebiler. Da varebiler er den største kilde til ultrafine partikler i byernes mest trafikerede gader, må varebilerne nu omfattes af miljøzonerne. Det vil både medføre positive konsekvenser for samfundsøkonomien grundet sparet sygdom og død og vil kunne gennemføres uden mærkbare omkostninger for erhvervet, idet meromkostningerne er marginale og kan viderefaktureres til kunderne, som det fremgår af Miljøprojekt nr. 939 fra 2006. Dog foreslås der indført en længere frist til de mindre varebiler, til hvilke der endnu kun i mindre omfang er markedsført filtre.

Socialistisk Folkeparti stillede en række ændringsforslag ved behandlingen af miljøzonenloven, men

valgte alligevel at stemme for, på trods af at SF ikke fandt resultatet tilfredsstillende. Det fremgår af de politiske bemærkninger i betænkningen over lovforslaget (L 39, folketingsåret 2006-07):

»Varebilerne er ikke omfattet, selv om de efter regeringens opfattelse står for 44 pct. af partikelforureningen. De bør med i en samlet beslutning nu med angivelse af et fast årstal for indførelse af partikelfiltre.

Det er heller ikke tilfredsstillende, at det kun bliver muligt at indføre miljøzoner i de fem nævnte byer. Derfor foreslår oppositionen, at det bliver muligt for ministeren at give tilladelse til andre byer og byområder, der søger. De fire partiers medlemmer af udvalget har overvejet, om alle kommuner skulle have retten uden ansøgning og argumentation, men er – i håbet om, at regeringen vil støtte ændringsforslaget – endt med at foreslå en bemyndigelse til ministeren, således at det kræver god og grundig argumentation fra kommunerne og samlede byområder – forstået som flere kommuner, der går sammen.

Den usikkerhed, som S, RV, SF og EL allerede fremførte ved 1. behandling angående effekten på Euro 4- og Euro 5-normerne i forhold til begrænsning af ultrafine farlige partikler, er blevet bestyrket ved den høring, som udvalget har afholdt. De fire partier ønsker derfor allerede nu at tage Euro 4 og Euro 5 med i krav til eftermontering.

Socialdemokratiets, Det Radikale Venstres, Socialistisk Folkepartis og Enhedslistens medlemmer af udvalget foreslår det indført via en bemyndigelse til ministeren til at indføre krav om eftermontering m.v. på Euro 4- og Euro 5-motorer. På høringen kom det frem, at der ligefrem kan tænkes at være større sundhedsrisiko ved disse normer. Det er derfor en mulighed, at lovforslaget overhovedet ikke løser problemerne med partikler. Altså, at der er et kæmpe hul i loven. Det hul bliver lukket med ændringsforslaget stillet af S, RV, SF og EL.

Socialdemokratiets, Det Radikale Venstres, Socialistisk Folkepartis og Enhedslistens medlemmer af udvalget er tilfredse med, at ministeren vil samle den tilgængelige viden om Euro 4 og Euro 5 og vende tilbage til udvalget inden udgangen af 2007.

Udvalget har på initiativ af Socialdemokratiets, Det Radikale Venstres, Socialistisk Folkepartis og Enhedslistens medlemmer af udvalget indgående drøftet muligheden af samtidig at lave indgreb mod NO<sub>x</sub>-emissionen ved at stille krav om samtidig eftermontering af SCR-filtre. Derved ville man kunne begrænse en betydelig del af den danske NO<sub>x</sub>-udledning og leve op til forpligtelserne i EU. Man ville kunne