

Bemærkninger til forslaget

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 dieslbiler er sundhedsskadelige for mennesker. De små partikler øger antallet af dødsfald i byerne og fører til en forøgelse af antallet af luftvejssygdomme.

Sundhedsmæssige overvejelser

Ifølge Danmarks Miljøundersøgelser vil indførelse af partikelfiltre på tunge dieselmotorer nedsætte antallet af dødsfald med mellem 22 og 1700 om året. Derudover vil samfundet kunne spare mellem 11.000 og 900.000 sygedage som følge af luftvejssygdomme. De laveste tal er baseret på beregninger, hvor alle partikler under 10 mikrometer inddrages, mens de højeste tal er baseret på, at de ultrafine partikler er årsag til hele skadevirkningen. Det beregnes i rapporten »Partikelfiltre på tunge køretøjer« fra juni 2001, at de samlede sparede omkostninger ved at indføre partikelfiltre er 50 mio. kr. om året, mens de samlede merudgifter ved forslaget er 600 mio. kr. På den baggrund konkluderes, at det ikke er samfundsøkonomisk optimalt at sætte filtre på tunge køretøjer.

Det er betænkeligt, at rapporten ikke i tilstrækkeligt omfang vægter de fine og ultrafine partikler ved vurdering af de sundhedsmæssige effekter af partikelforurening fra tunge dieslbiler. Dette sker på trods af, at der videnskabeligt er enighed om, at de fine og ultrafine partikler er særligt farlige for sundheden. På den baggrund vurderes en nedsættelse af antal dødsfald på 22 ved at indføre partikelfiltre på tunge køretøjer, således som det fremgår af rapporten, at være for lavt sat.

Forslagsstillerne finder det i øvrigt dybt betænkeligt, at man i rapporten kommer frem til, at det er for dyrt at indføre partikelfiltre, fordi den økonomiske besparelse i menneskeliv ved at indføre partikelfiltre er mindre end udgiften ved at indføre ordningen. Forslagsstillerne finder, at ethvert menneske har ubegrænset værdi og derfor ikke kan gøres op i kroner og ører.

Miljøzoner

I Sverige har der siden 1996 været indført miljøzoner i udvalgte byer. I dag er de centrale dele af Stockholm, Göteborg, Malmø og Lund omfattet af ordningen. Ordningen giver kommunerne ret til at forbyde kørsel med dieseldrevne busser og lastbiler over 3,5 tons, der ikke opfylder særlige udstødningsnormer. Alle køretøjer, der kører i miljøzonen, skal opfylde de senest indførte udstødningsnormer. Køretøjer, der er yngre end 8 år undtages, hvis de opfylder de bedste udstødningsnormer, der var gældende på registreringstidspunktet. Såfremt der sker miljømæssige forbedringer af køretøjerne, såsom partikelfiltre, kan tilladelsen forlænges med 4 år. Ved installation af partikelfiltre skal mængden af små partikler reduceres med 80 pct. Køretøjer, der er godkendt til at køre i miljøzonen, skal være forsynet med en særlig mærkat. Udenlandske køretøjer er ikke omfattet af ordningen.

I Danmark er der givet mulighed for, at kommunerne kan indføre miljøzoner som led i et forsøg, men der er ikke krav om miljøzoner i de største byer.

Økonomiske konsekvenser af forslaget

I rapporten »Partikelfiltre på tunge køretøjer« er det beregnet, at et 50 pct.-tilskud til installation af dieselfiltre vil koste 510 mio. kr. ved installation af 17.000 filtre årligt.

Partikelfiltre, der har været eftermonteret i Odenseprojektet, har kostet mellem 40.000 og 50.000 kr. eksklusive moms og montering. Merprisen for at få monteret et partikelfilter i forbindelse med køb af nyt køretøj vurderes at være omkring 30.000 kr. eksklusive moms.

Teknologisk Institut vurderer, at når partikelfiltrene bliver masseproduceret, vil prisen i forbindelse med køb af nyt køretøj kunne nedbringes til ca. 8.000 kr., og til ca. 10.000-11.000 kr. i forbindelse med eftermontering.

Det foreslås, at udgiften ved forslaget finansieres ved at forøge vægtafgiften for alle lastbiler og busser, men forslagsstillerne er åbne over for alternative finansieringsforslag.