

mark skyldes partikelforureningen. Oven i dette skal lægges hjerte-kar-sygdomme, astmatilfælde, øvrige lungesygdomme samt mange sygedage.

Danmark kan ikke vente på EU-normerne, som først træder i kraft i 2006, og som kun gælder for nye biler. Med den nuværende udskiftningsfrekvens på dieseldrevne køretøjer vil der gå 10-15 år, før udskiftningen er tilendebragt og alle dieseldrevne køretøjer har filter installeret. Dette er alt for lang tid. Det er endvidere muligt at fremskynde en dansk løsning uden at komme i konflikt med EU-reglerne.

Skærpede danske regler kombineret med tilskudsordninger el.lign. har inden for andre miljøteknologiske områder som f.eks. vandrensning og vindmøller ikke alene medført miljøgevinster, men også store danske industrielle og økonomiske eventyr. Skærpede danske regler behøver derfor ikke at medføre udgifter, men vil ofte på sigt betyde forøget dansk know-how, skabe flere arbejdspladser m.m.

Montering af partikelfiltre på såvel eksisterende som nye dieseldrevne køretøjer bør understøttes ved en tilskudsordning efter »forureneren betaler«-princippet. Støtten kan finansieres ved gebyr på dieselskøretøjer, der ikke opfylder 2006-normen og derfor ikke har partikelfilter installeret, samt evt. en mindre forhøjelse af dieselsafgiften.

Ordnningen bør indrettes således, at der vil være en væsentlig gevinst for den enkelte ved at montere partikelfilter.

Med det foreliggende talgrundlag er det også sikkert, at montering af partikelfiltre vil betyde lavere sygdomsfrekvens og derfor færre udgifter til sygedagpenge, førtidspensioner og sygdomsbehandling. Et stykke aktivt, forebyggende arbejde, der både vil skåne mange mennesker og samtidig betyde færre offentlige udgifter.

Selv om der ses fuldstændig bort fra ovenstående dynamiske effekter, vil ordningen have en meget lille statsfinansiel påvirkning. Det er klart, når det er efter »forureneren betaler«-princippet.

S, SF, RV og EL er også opmærksomme på de konkurrencemæssige aspekter, men med en vægtafgift, der i dag ligger på EU's minimumsats, samt en dieselsafgift, der i dag er lavere end bl.a. den tyske, så ser partierne ikke nogle konkurrencemæssige problemer.

Partierne kan fuldt tilslutte sig Det Økologiske Råds forslag til tilskudsmodel, der starter med 50 pct. tilskud, hvorefter tilskuddet nedtrappes med 10 pct. pr. år for helt at forsvinde i 2006. Dette skal sikre en hurtig udbredelse af filtrene samt endvidere medvirke til, at der ikke oprettholdes en merpris på filtrene på grund af tilskudsordningen.

S, SF, RV og EL ønsker endvidere:

- At der udarbejdes en vejledning fra Arbejdstilsynet, der sikrer, at såvel montering, rensning og service af de forskellige typer af partikelfiltre sker på arbejdsmiljømæssig korrekt vis.
 - At der hurtigst muligt indføres en godkendelsesordning for partikelfiltre, der sikrer, at det kun er de bedst fungerende filtre, der udbredes på det danske marked.
 - At offentlige institutioner skal stille krav om, at såfremt byggeri, drift, vedligeholdelses- og transportopgaver løses ved hjælp af dieseldrevne køretøjer, skal disse være forsynet med partikelfiltre.
 - At der ved alle offentlige transportkøb, f.eks. buskørsel, skal stilles krav om, at busserne skal have monteret partikelfiltre.
 - At reglerne vedrørende køretøjers udstødning skal præciseres, således at politiet skal sørge for, at eksisterende dieseldrevne køretøjer, der soder, skal sendes til syn eller pålægges bøde.
 - At kommunerne opfordres til at etablere miljøzoner i bykerne, hvilket der er hjemmel til efter ændring i færdselsloven ved lov nr. 292 af 28. april 2002. Dvs. at kommunerne kan stille skærpede krav til køretøjer, der ønsker at køre i de mest sårbare områder. De store bykommuner kan således lave miljøzoner, hvor kun dieselskøretøjer med filtre må køre. Dermed vil ejerne af disse køretøjer, der kører i bykerne, være særlig motiverede for at søge tilskud og installere filtre.
- I de byområder, hvor kommunerne har udpeget specielle miljøzoner, eller er i gang med det, skal ovenstående initiativer understøttes af krav om obligatoriske partikelfiltre på særligt forurenende busser og lastbiler.

Partierne er også opmærksomme på, at der er partikelforurening fra benzindrevne køretøjer. Dette dog i væsentlig mindre grad end fra dieseldrevne køretøjer. I forbindelse med kommende ændringer af registreringsafgifterne samt de grønne ejerafgifter er det vigtigt, at partikela-