

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Indledning

1.1. Lovforslagets formål og baggrund

Formålet med dette lovforslag er at begrænse den sundhedsskadelige effekt af partikler fra dieseldrøjet. Regeringens partikelredegørelse fra 2003 anbefalede blandt andet, at der blev indført miljøzoner i større danske byer med krav om partikelfiltre på tunge køretøjer. En række kommuner har tilkendegivet, at de ønsker at følge denne opfordring. Med dette lovforslag imødekommes kommunernes ønske herom.

Den vurdering af partikelforureningens, herunder dieselpartikler, sundhedsskadelige effekter, der indgik i Regeringens partikelredegørelse fra 2003, blev udarbejdet af en arbejdsgruppe med deltagelse af blandt andet Sundhedsstyrelsen og Miljøstyrelsen. I arbejdsgruppens vurdering konkluderes, at sammenhængen mellem partikelforurening og såvel dødelighed som sygelighed er veldokumenteret. Øget dødelighed findes primært som følge af kroniske luftvejslidelser og hjerte-kar-sygdomme, men også som følge af lungecancer og spædbørnsdødelighed. Øget sygelighed findes primært i form af hospitalsindlæggelser forårsaget af forværring af luftvejslidelser og hjertekarsygdomme, samt som øget forekomst af luftvejs-symptomer, sygefravær og forøget anvendelse af astmamedicin.

Med lovforslaget åbnes der mulighed for at sætte ind overfor køretøjers partikeludledning, og dermed overfor den type af partikler, som indebærer de største sundhedsmæssige problemer. Hvis der indføres miljøzoner i de fem byer, som er omfattet af lovforslaget, vil omkring 1/3 af vejtrafikkens udledning af dieselpartikler i disse byer blive fjernet, når bestemmelserne er fuldt implementeret. Indførelse af miljøzoner i alle fem kommuner forventes at indebære 15 - 20 færre for tidlige dødsfald om året. Hertil kommer sparede sygedage, færre hospitalsindlæggelser, færre astmaanfald m.v.

Endvidere vil indførelse af miljøzoner som ét element blandt flere andre kunne bidrage til opfyldelsen af bestemmelserne i direktiv 1999/30/EF om grænseværdier for svovldioxid, kvælstofdioxid, kvælstofoxider, partikler og bly i luft, herunder om en national indsats for at reducere luftforureningen med partikler. I forhold til direktivets grænseværdi for luftens indhold af partikler (PM10) er der målt mindre overskridelser dels i 2004 ved en målestation i København og dels i 2005 ved to målestationer i København samt ved en målestation i Odense. Etablering af miljøzoner vil være et virkemiddel, der kan bidrage til Danmarks overholdelse af den gældende EU-grænseværdi for luftens indhold af partikler.

Desuden har Kommissionen i september 2005 fremlagt et forslag til revision af direktiv 1999/30/EF. Forslaget forventes vedtaget senest i foråret 2007. I forslaget anbefaler Kommissionen etablering af »lavemissions-zoner« som et nationalt virkemiddel til opnåelse af en forbedret luftkvalitet og anerkender dermed miljøzoner, som et redskab til forbedring af luftkvaliteten. Direktivforslaget fra 2005 indeholdt endvidere et forslag om, at der i 2010 træder en grænseværdi for de meget fine partikler (PM2,5) i kraft. Etablering af miljøzoner i de danske byer vil bidrage til overholdelse af denne kommende grænseværdi.

Det skal bemærkes, at der findes miljøzoneordning med partikelfilterkrav i fire svenske byer (Stockholm, Göteborg, Malmö og Lund). Ordningen har eksisteret siden 1992 og indebærer, at køretøjer på mere end 3.500 kg, der er ældre end ca. 8 år, ikke har adgang til byernes centrum, medmindre de har et partikelfilter monteret. Sverige har overfor Kommissionen i maj 2006 notificeret en ændring af de svenske regler. Den vigtigste ændring er, at den nuværende dispensation for køretøjer med partikelfiltre bortfalder. Køretøjer over ca. 8 år får nu kun adgang til miljøzonen, hvis de gennemgår en omfattende test, der viser, at køretøjerne opfylder EU-udledningsnormen Euro 5 (for så vidt angår kravene til partikeludledning svarer Euro 5 normen til Euro 4 normen).