



*Brancheforeningen Dansk Miljøteknologi
28. januar 2019*

Hørings svar

Lov om ændring af miljøbeskyttelsesloven ***Skærpede miljøzonekrav til tunge køretøjer og varebiler***

Et år længere at leve i. Det kan københavnere i gennemsnit se frem til at få, hvis luftforureningen i hovedstaden nedbringes til samme niveau som på landet. Det viser ny forskning fra Københavns Universitet. Studierne viser, at borgerne også vil få flere sygdomsfrie leveår, inden de risikerer at få eksempelvis hjertekarsygdomme, KOL eller diabetes (Politiken 17. nov. 2018).

De nuværende 5 danske miljøzoner er forældede og stort set uden virkning på luftforureningen. Det skyldes, at de blot stiller krav om Euro 4, som er en standard tilbage fra 2005, og der kører næsten ingen busser og lastbiler tilbage fra den tid.

Luftforureningen med blandt andet partikler og NOx fra trafikken er det miljøproblem, som har den største sundhedsmæssige skadevirkning for den danske befolkning med sygedage, hospitalsindlæggelser og for tidlig død til følge.

Derfor hilser Dansk Miljøteknologi med tilfredshed, at regeringen nu foreslår en opdatering af kravene i miljøzonerne gennem lovforslaget om skærpede miljøzonekrav.

Ambitionsniveauet er imidlertid skuffende.

For Dansk Miljøteknologi spiller ny og forbedret miljø- og klimalovgivning en vigtig rolle som driver for teknologiudvikling og for muligheden af, at danske grønne virksomheder kan bruge hjemmemarkedet som udstillingsvindue for deres løsninger.

Regeringen siger i sit klima- og luftudspil, at den ønsker, at Danmark skal være verdensførende indenfor grønne løsninger. Den ambition bakker Dansk Miljøteknologi op bag, og den tilsiger efter vores opfattelse, at Danmark også er førende, når det kommer til at stille miljøkrav og indføre ny regulering.

Reguleringen skal naturligvis finde en balance mellem de erhvervs- og samfundsøkonomiske omkostninger på den ene side og de positive effekter for de grønne virksomheder på den anden. Det kræver, at man ved udformningen af ny lovgivning er opmærksom på såvel omkostninger som muligheden for at fremme ny danskudviklet cleantech. Balancen i dette lovforslag er imidlertid efter vores opfattelse skæv, da der tages mere hensyn til forureneren end til miljøet og sundheden.

Der er ifølge lovforslaget ingen positive effekter for erhvervslivet som følge af de skærpede krav. Det afspejler det manglende ambitionsniveau, og det demonstrerer også, at man ved vurdering af lovforslags erhvervsmæssige konsekvenser traditionelt kun ser på omkostninger og negative effekter.

Men ny miljø- og klimalovgivning kan som nævnt have store positive effekter for dansk erhvervsliv og samfundet i øvrigt, og det burde altid vurderes, hvordan disse effekter kan optimeres og indgå i forslaget.

Især når man som regeringen ønsker, at Danmark skal være verdensførende inden for grønne løsninger. Så må vi også gå i spidsen og stille krav om at bruge dem.

Vi foreslår, at de potentielt positive effekter af renere luft og strammere miljøzoner for danske cleantechvirksomheder og for turisme og international branding af Danmark belyses i forbindelse med behandlingen af lovforslaget.

Emissioner fra trafikken udgør som lovforslaget korrekt nævner en meget væsentlig andel af den samlede luftforurening, især i de tæt trafikerede gader i myldretiden om morgenen og til dels i eftermiddagstimerne. Derfor er der potentielt også en stor positiv effekt for menneskers sundhed ved at nedbringe emissionerne.

Formålet med lovforslaget burde være at nedbringe luftforureningen mest muligt, da der ikke eksisterer nogen nedre grænser for sundhedspåvirkning fra dieselpartikler og NOx.

Derfor undrer det Dansk Miljøteknologi, at der med lovforslaget ikke åbnes mulighed for, at flere danske byer kan beslutte at indføre miljøzoner, hvis de ønsker det.

Lovforslaget stiller som betingelse for, at en kommune kan søge om at etablere en miljøzone, at grænseværdien for partikler skal være overskredet. Men det er efter vores mening ganske uambitiøst, da grænseværdien udgør en maksimal tilladt værdi og ikke en anbefalet værdi.

Grænseværdier for luftforurening er IKKE fastlagt som sundhedsmæssige værdier, der sikrer befolkningens sundhed, hvis de overholdes, men som kompromisser mellem økonomi og sundhed.

Vi foreslår, at man åbner for, at kommuner med byer på over 25.000 indbyggere (alternativt 40.000) kan indføre miljøzoner, hvis kommunalbestyrelsen beslutter det, og at hele Storkøbenhavn kan gøres til en stor miljøzone.

Dansk Miljøteknologi har forståelse for, at ejere af køretøjer skal have et rimeligt varsel om skærpede miljøzonekrav, men vi mener, at de foreslåede indfasningsdatoer er for langsommelige. Hvis ejerne vurderer, at køretøjerne har en tilstrækkelig stor restlevetid, kan de eftermontere det nødvendige rensudstyr som retrofit.

Af hensyn til befolkningens sundhed bør man betydeligt hurtigere end foreslået overgå til krav om Euro 6 for at kunne køre i miljøzonerne.

Det skal bemærkes, at først med Euro 6 kommer der krav til reduktion af de ultrafine partikler, som mistænkes for at have særligt skadelige sundhedsmæssige effekter.

Vi foreslår, at der for lastbiler og busser stilles krav om, at fra 2020 må der kun køre køretøjer indregistrerede efter 1. januar 2014 (svarende til Euro 6).

Vi foreslår, at for varebiler rykkes indfasningsdatoerne til 2020 (Euro 5) og 2022 (Euro 6).

Dansk Miljøteknologi støtter, at der stilles de samme krav i alle miljøzoner.

Men vi er uforstående overfor, at ældre køretøjer fortsat må køre i miljøzonerne, hvis de har eller får eftermonteret et partikelfilter. Det vil betyde, at den reduktion i NOx-udledningen, som de nyere normer sikrer, ikke bliver realiseret for disse køretøjer.

Der er tale om betydelige forbedringer i NOx-emissionerne fra Euro 4 over Euro 5 og til Euro 6 køretøjerne.

For busser og lastbiler er tallene:

Euro 4 3,5 g/kWh

Euro 5 2,0 g/kWh

Euro 6 0,4 g/kWh

Der er således en reduktion i NOx-udledningerne på 89 % fra Euro 4 til 6. En reduktion, som ikke realiseres med det foreliggende forslag.

Samfundsøkonomisk taler meget for, at de sparede sundhedsomkostninger ved en reduceret NOx-forurening overstiger omkostningerne ved at fjerne NOx-en.

Det danske firma, Amminex, som producerer SCR-systemer, der kan eftermonteres på bl.a. lastbiler og busser har således opgjort, at prisen for at fjerne et kg. NOx gennem de systemer, som er påmonteret 300 bybusser i København har været 37 kr.

Mens det engelske miljøministerium har opgjort sundhedsudgifterne for et kg. NOx til sygedage, hospitalsindlæggelser og for tidlig død til mellem 208 og 906 kr. afhængigt af befolkningstætheden i det pågældende område.

Vi vil i øvrigt kraftigt opfordre til, at de danske beregningsmodeller opdateres, så de kommer til på linje med andre lande at indregne de fulde gevinster ved en øget NOx-reduktion.

Vi foreslår, at der stilles krav om fuld overholdelse af Euro 6 normen for såvel partikler som NOx – enten ved at køretøjerne er født med eller har fået eftermonteret et City-SCR renseudstyr med både partikelfilter og et SCR-reNSEudstyr beregnet til bykørsel.

Arbejdsmaskiner og andre forurenende maskiner, som bruges i stort omfang i byerne, er ikke omfattet af dette forslag.

Det må vurderes, at der ligger et stort potentiale for reduktion af luftforureningen, hvis der stilles krav om nyeste teknologi også for arbejdsmaskiner.

Vi foreslår, at arbejdsmaskiner omfattes af lovgivningen om miljøzoner.

Der indføres med dette lovforslag en ny digital kontrol af køretøjernes overholdelse af miljøzonestandarderne. Det støtter Dansk Miljøteknologi, og vi ser frem til, at der sikres en effektiv af håndhævelse af miljøzonestandarderne.

***Med venlig hilsen
Jørn Jespersen
Direktør
Dansk Miljøteknologi***