

Miljøministerens udtalelse til betænkning

over

L 39

Forslag til lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse (Partikelfiltre på køretøjer i kommunalt fastlagte miljøzoner m.v.)

Med udgangspunkt i ønsket om at nedbringe partikelforureningen har regeringen med fremsættelsen af dette lovforslag åbnet mulighed for, at der i større danske byer kan etableres miljøzoner, som i miljømæssig henseende vil være blandt de mest ambitiøse i Europa.

Jeg er opmærksom på, at der er et problem vedrørende stigende NO₂-udledning fra dieselskøretøjer, og som oplyst overfor udvalget er der i den forbindelse taget følgende initiativer:

- Der er iværksat et samarbejde mellem Færdselsstyrelsen, Miljøstyrelsen og fabrikanten af SCR-katalysatorer, som skal føre til etableringen af en principgodkendelsesordning for SCR-katalysatorer herunder for systemer, der reducerer såvel udledningen af kvælstofoxider som partikler fra dieselskøretøjer. Der er en fælles forventning blandt parterne om, at en sådan principgodkendelsesordning kan være etableret inden udgangen af 2007.
- Miljøstyrelsen vil iværksætte en undersøgelse af den miljømæssige effekt af eftermontering af SCR-katalysatorer på tunge køretøjer. Undersøgelsen forventes at kunne foreligge den 1. juli 2007, og i den forbindelse vil der også blive gjort status for arbejdet med en principgodkendelsesordning. Jeg vil herefter vende tilbage til udvalget med henblik på en drøftelse af eventuelle yderligere initiativer.

Undersøgelsen vil særligt belyse, i hvilket omfang eftermontering af SCR-katalysatorer på tunge køretøjer (EURO 3 eller ældre) kan bidrage til forbedret luftkvalitet.

Når resultatet af undersøgelsen foreligger, vil jeg vende tilbage til udvalget med henblik på drøftelse af eventuelle initiativer.

Jeg kan desuden oplyse, at miljøkommissær Dimas på Rådsmødet i oktober 2006 oplyste, at Kommissionen i 2007 vil fremlægge forslag til EURO-6 normer for tunge køretøjer. I de forestående forhandlinger vil Danmark arbejde for, at grænseværdien for NO_x sænkes, samt at der indføres krav til partikelantallet.

Jeg er opmærksom på de fremsatte synspunkter om behovet for eftermontering af partikelfiltre på tunge køretøjer som opfylder EURO 4 og EURO 5. Jeg skal i den forbindelse bemærke, at da der med indførelsen af EURO 4-kravene (pr. 1.10.06) sker en betydelig reduktion af partikeludledningen med ca. 80%-90% set i forhold til EURO 3, så ses et krav om eftermontering af partikelfiltre på EURO 4-køretøjer ikke som et proportionalt krav i forhold til den miljøeffekt, et partikelfilterkrav vil have.

Jeg vil følge udviklingen blandt andet i lyset af ny viden om antallet, herunder størrelsen og karakteren, af de udledte partikler fra EURO 4 og EURO 5 køretøjer.