

MILJØMINISTERIET

Departementet

J.nr. MST-501-00057

Den 22. januar 2008

Miljøministerens besvarelse af spørgsmål L stillet af Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg, den 11. december 2007

Spørgsmål L:

”Hvorfor tøver regeringen med eftermontering af SCR-katalysatorer på tunge køretøjer - en eftermontering, der effektivt kan nedbringe forureningen, undgå sygdom og dødsfald, og som der endvidere er god samfundsøkonomi i som tidligere beregnet af Miljøstyrelsen?”

Svar:

Jeg vil gerne starte med at sige tak for lejligheden til at komme her i udvalget og drøfte spørgsmålet om eftermontering af SCR-katalysatorer på tunge køretøjer.

Derefter vil jeg gerne slås to ting fast:

1. Regeringen har taget og vil fortsat tage særlige nationale skridt for at begrænse luftforureningen.

2. Jeg vil gerne gøre det krystalklart, at uanset om det drejer sig om EU-tiltag eller nationale tiltag gælder det for denne regering, at beslutningerne skal hvile på et solidt fagligt grundlag. I det indgår et overblik over mulige virkemidler og deres omkostningseffektivitet.

Det afspejler de drøftelser vi har i energiforhandlingerne, hvor vi drøfter de tiltag, der skal sikre fortsatte reduktioner af Danmarks samlede udledning af kvælstofoxider (NOx'er). Som bekendt drejer det sig om en afgift på NOx og tiltag uden for det afgiftsbelagte område. Tiltagene hviler på en grundig analyse af, hvilke tiltag der er de mest omkostningseffektive i forhold til at reducere Danmarks samlede NOx-emissioner.

I dag skal vi drøfte et tiltag, hvor grunden til at sætte det værk i givet fald vil være at forbedre luftkvaliteten i vores byer mest muligt.

Jeg må konstatere, at vi ikke har et tilsvarende beslutningsgrundlag, når vi taler om virkemidler i forhold til at reducere NO₂-udledningen i vores byer, og at den viden, vi rent faktisk har, pe-

ger på, at eftermontering af SCR-katalysatorer på tunge køretøjer er uforholdsmæssigt kostbart i forhold til den effekt, der kan opnås for miljø og sundhed. Derfor vil vi på nuværende tidspunkt ikke stille krav om eftermontering af SCR-katalysatorer på tunge køretøjer.

SCR-katalysatorer bruges bl.a. på kraftværker, skibe og køretøjer, og SCR monteres således allerede i dag på nye lastbiler.

Ca. 60 pct. af alle nye busser og lastbiler forsynes med SCR-katalysatorer. Haldor Topsøe leverer ca. 60.000 enheder om året til bl.a. Scania. Så det er ikke sådan, at teknologien ikke er i anvendelse, og danske virksomheder har allerede en god markedsandel, når vi taler SCR.

Eftermontering af SCR-katalysatorer er et af flere mulige virkemidler, som er blevet særligt interessant, fordi Danmark har problemer med at overholde grænseværdien for NO₂.

Det skyldes groft sagt, at den effektive begrænsning af forureningen fra benzinbiler med indførelsen af kravet om katalysatorer i 1993, er blevet modvirket af en stigende andel af dieslbiler, der

på grund af den teknologiske udvikling for at begrænse anden forurening, udleder mere NO₂. Vi har derfor ikke oplevet det fald i NO₂-koncentrationen i luften, som var forventet, da grænseværdien blev vedtaget i slutningen af 90'erne. Så de problemer vi har med at få reduceret NO₂-forureningen så meget som forventet, deler vi med resten af Europa. Det er i dette lys Kommissionens forslag om at udsætte tidsfristen for at overholde NO₂-grænseværdien skal ses.

Derfor er det selvfølgelig vigtigt, at Danmark i EU arbejder for, at den kommende Euronorm VI for tunge køretøjer, der skal forhandles i 2008, kommer til at indeholde krav til den direkte udledning af NO₂.

Kravet om eftermontering af SCR-katalysatorer blev diskuteret i forbindelse med behandlingen af lovforslaget om miljøzoner i efteråret 2006, som blev vedtaget af et bredt flertal i Folketinget.

Efterfølgende har Danmarks Miljøundersøgelser for Miljøstyrelsen forestået en undersøgelse af effekten af at stille krav om SCR-katalysatorer på ældre lastbiler og busser i miljøzoner. Un-

dersøgelsen viste, at der uden yderligere tiltag i 2010 ville være overskridelse af grænseværdien for NO₂ på 129 af de 138 undersøgte gadestrækninger i København. Med eftermontering af SCR-katalysatorer på tunge køretøjer vil der stadig være overskridelser på 101 af gadestrækningerne.

Det bekræfter to ting:

1. Der er under alle omstændigheder behov for at undersøge andre virkemidler.
2. At eftermontering af SCR-katalysatorer selvfølgelig skal indgå sammen med en vurdering af andre virkemidler.

Jeg har derfor bedt Miljøstyrelsen om at tilvejebringe et virkemiddelkatalog, og jeg har også bedt Miljøstyrelsen om, at dette sker i dialog med Københavns Kommune. Så vi sikrer at både kommunale og statslige tiltag analyseres.

Nogle af de tiltag der skal ses nærmere på er:

Fremme af renere biler i form af tidligere indfasning euronormer, hybridbiler og elbiler. Krav til varebiler i miljøzoner og tiltag i forhold til gamle benzinbiler uden katalysator. Disse tiltag er ge-

nerelt kendetegnet ved, at de retter sig mod andre emissioner end blot NO₂.

Regeringen vil træffe beslutninger på det bedst mulige grundlag og i sammenhæng med vurderingen af det miljø- og sundhedsmæssige problem NO₂-overskridelserne udgør.

Jeg forventer, at et virkemiddelkatalog foreligger til efteråret 2008. Når det foreligger, vil jeg invitere alle partier til en drøftelse.