

Miljø-projekt skal også gavne sundheden

Der bør ske en vigtig udbygning af projektet med de spændende perspektiver, som sikrer afprøvning i stor skala af biodiesel af 2. generation på det danske marked. Aftalen mellem Region Midtjylland og Daka giver allerede til sommer østjyske bilister mulighed for at tanke en ny biodiesel, hvor fem pct. af brændstoffet kommer fra affald fra slagterer.

Samtidig er der lagt op til, at alle busser hos selskaber, der er knyttet til Midttrafik, skal køre på biodiesel i forsøgs-perioden på ca. 18 måneder. Målet er, at vi i Region Midtjylland dækker 10 pct. af brændstoffet i den kollektive trafik med biobrændstof. Projektet øger andelen af anvendelse af vedvarende energi væsentlig og er med til at reducere udledningen af drivhusgas, hvilket styrker vores position som foregangs-region på energi- og miljø-området.

Vi skal sætte stærkere ind mod skadelige stoffer

Biler på diesel er bedre end dem på benzin i forhold til udslippet af CO₂, men til gengæld forurener de luften mere, blandt andet med kvælstofilter. Disse har har ikke alene uheldige effekter for natur og miljø, men truer vores helbred – især hos mennesker med f.eks. astma og kronisk bronkitis.

Diesel-biler udsender også flere ultrafine partikler – måske op til 100 gange så mange som benzinbiler. Disse partikler kan udgøre en stor risiko for sundheden og medføre øget dødelighed.

Derfor anbefaler fagfolk at kombinere brug af biodiesel med forskellige typer af partikelfiltre og katalysatorer til at nedsætte mængden af skadelige stoffer i udstødnings-gassen fra bilerne. Foruden busser er især lastbiler og varebiler væsentlige kilder til forureningen.

Filtre er en effektiv løsning på den meget sundhedsskadelige partikel-forurening, men øger desværre udledning af den skadelig kvælstofdioxid. Derfor er eftermontering påkrævet af de såkaldte SCR-katalysatorer, hvor 80-90 pct. omdannes til vanddamp og almindelig luft. Derfor anbefales en eftermontering af denne type katalysatorer på tunge dielsekøretøjer.

På med filtre og katalysatorer!

På denne alvorlige baggrund stilles hermed følgende forslag:

Forsøget med afprøvning af biodiesel udbygges, så de implicerede køretøjer udstyres med partikelfiltre og katalysatorer. Dette skal begynde allerede i de første faser i 2008 og 2009, så mulighederne for en udbygning af et permanent projekt bliver forberedt. Målet er, at alle busser med tilknytning til Midttrafik bliver forsynet med de nødvendige filtre og katalysatorer.

Behovet for en massiv indsats bliver understreget i en ny rapport fra OECD, hvor Danmarks miljø-politik bliver skarpt kritiseret på en række punkter, blandt andet forurening af luften. En af konklusionerne lyder, at 20 % af alle danskere lever med en luftkvalitet, som er utilfredsstillende. Det får organisationen til at anbefale, at måling og overvågning af farlig luftforurening her i landet prioriteres kraftigt op. Og at de danske udledninger af sundhedsskadelige kvælstofoxider fra trafikken reduceres mærkbart.

Vi kræver ren luft!

Blandt OECD-landene har Danmark nogle af de højeste rater for dødelig inden for forskellige former for kræft, og op mod 20 pct. af den danske befolkning lider af allergi og problemer i luftvejene. Og af samtlige 27 medlems-lande i EU indtager vi nu en pinlig plads som den næststørste luftforurener. Omkring en million mennesker i vore store byer må leve med for megen forurening i luften. Miljøstyrelsen har beregnet, at montering af SCR-katalysatorer på busser og lastbiler gavner samfundets økonomi med ca. 220 millioner kroner årligt i form af sparede udgifter på sundhedsområdet.

Der er altså virkelig mange gode grunde til forstærke kampen mod forureningen af luften i Danmark, blandt andet gennem øget indsats mod sundhedsskadelige partikler og gasser fra trafikken. Vi har alle krav på at kunne trække vejret i ren luft!

Af andre gode argumenter for at presse på for indførelsen af SCR-katalysatorer er, at vitale komponenter til denne teknologi produceres af danske virksomheder, nemlig Grundfos NoNOx i samarbejde med Haldor Topsø og Dinex. Et stærkt hjemmemarked kan som bekendt være med til at fremme eksporten af dansk miljø-teknologi til udlandet.

Systemet bliver allerede anvendt i bybusser i flere store byer i Europa, og nogle af verdens største producenter af dieselmotorer har købt teknologien for at kunne levere miljø-venlige motorer. Ved de olympiske lege i Beijing har arrangørerne besluttet at påmontere Grundfos NoNOx på cirka 2.000 busser, der skal fragte deltagere til verdens største sportsbegivenhed.



Socialdemokraterne
Analyse- og Informationsafdelingen

Ren luft i Danmark

Til kamp for renere luft

Danskerne udsættes for en urimelig luftforurening som følge af den stadig stigende trafik og mangel på politisk vilje til at skærpe kravene til forureningen fra trafikken. Luftforureningen medfører flere syge danskere, nedsat livskvalitet og større sundhedsudgifter.

Derfor fremlægger Socialdemokraterne nu en række nye initiativer til bekæmpelse af luftforurening fra trafikken. Socialdemokraterne foreslår en ny politikpakke til at sikre, at alle nye dieselmotorer og nye dieseldrevne varevogne fremover købes med partikelfilter, gradvis indførsel af krav om partikelfiltre på alle varevogne i de kommende 5 miljøzoner, krav om scr-katalysatorer på tunge dieselkøretøjer i miljøzonerne, samt en markant udvidelse af antal byer der fremover skal kunne etablere miljøzoner.

Baggrunden for dette nye S-udspil til bekæmpelse af luftforurening skyldes disse triste fakta:

- 1 million danskere udsættes dagligt for uacceptabel luftkvalitet i Danmark ifølge OECD's seneste evalueringsrapport af Danmarks miljø- og naturindsats fra januar 2008.
- Partikelforurening i Danmark vurderes ifølge Folkesundhedsrapport 2007 fra Statens Institut for Folkesundhed årligt at medføre;
 - 3.400 for tidlige dødsfald.
 - 3.300 tilfælde af kronisk bronkitis.
 - 11.600 tilfælde af akut bronkitis hos børn under 15 år.
 - 160.000 astmaanfald.
 - 2.200 hospitalsindlæggelser som følge af kredsløbssygdomme.
 - 1.500 hospitalsindlæggelser som følge af luftvejssygdomme.
 - 2 mio. sygedage som følge af luftvejssygdomme.

På baggrund heraf foreslår Socialdemokraterne følgende fire konkrete initiativer iværksat:

- Partikelfilter på alle nye dieselpersonbiler og dieseldrevne varevogne
- Partikelforureningen i de større byer skyldes primært dieselkøretøjer i trafikken. Antallet af solgte dieselpersonbiler er eksploderet de sidste par år. I januar/februar 2007 udgjorde andelen af nykøbte private dieselmotorer 27 pct., mens andelen er steget til 43 pct. i januar/februar 2008¹. Årsagen til stigningen i antallet af dieselmotorer er bl.a. afgiftsomlægningen fra 2007.

¹ Kilde: De Danske Bilimportører, jf. Berlingske Tidende 30. marts 2008.

Vi skal motiveres mere

På nuværende tidspunkt sælges et stadig stigende antal dieselpersonbiler og dieselvarevogne uden påmonteret partikelfilter til trods for, at Folketinget tidligere har besluttet, at staten via nedslag i registreringsafgiften leverer tilskud til partikelfiltre. Men dette tiltag har i praksis været utilstrækkeligt, da de fleste bilkøbere fortsat vælger dieselmodeller uden partikelfilter, da de er omkring 5000 kr. billigere end dieselmotorer med filter. Dette gælder særligt for de mindre dieselmotorer, der udgør den største stigning i nykøbte dieselmotorer.

På grund af EU-regler er det problematisk for Danmark at indføre lovkrav om partikelfiltre på alle nye dieselpersonbiler og dieselvarevogne.

Derfor foreslår Socialdemokraterne i stedet at lægge en miljøafgift på dieselmotorer og dieselvarevogne, der ikke har partikelfiltre, svarende til 1000 kr. plus den merudgift et partikelfilter på en tilsvarende dieselmodel koster mere. For en stor del af de nye dieselmotorers vedkommende koster en model med partikelfilter omkring 5000 kr. mere end en tilsvarende model uden partikelfilter.

Dvs. som følge af ovenstående nye S-forslag vil en given ny dieselmotor uden partikelfilter som udgangspunkt samlet blive 1000 kr. dyrere end dieselmodellen med partikelfilter. Derved skabes det nødvendige økonomiske incitament for den enkelte bilkøber. I dag er der reelt intet økonomisk incitament for montering af partikelfilter, men alene det miljømæssige incitament, der for mange bilkøbers vedkommende ikke prioriteres.

Hvis det nye forslag gennemføres vil resultatet være i praksis, at alle vil vælge en dieselmodel med partikelfilter, eftersom en sådan model fremover altid vil være en smule billigere end en model uden filter.

Et konkret eksempel der illustrerer problematikken er bilmærket Kia, som bl.a. står bag bilmodellen Kia Cee'd, der i januar 2008 var Danmarks 5. mest solgte nye bil. 85 pct. af Kia's modeller sælges med dieselmotor, men kun 30 pct. af disse sælges med partikelfilter².

På tilsvarende vis kan nævnes Peugeot 207, som var Danmarks 3. mest solgte bil i januar 2008. For dieselmodellens vedkommende sælges 83 pct. uden partikelfilter⁴.

Af hensyn til miljø og sundhed

Forslaget er som følge af ovenstående konstruktion udgiftsneutralt for staten. Forslaget er ligeledes i overensstemmelse med det socialdemokratiske princip i miljøpolitikken om, at "forureneren selv skal betale".

Formålet med forslaget er alene miljø- og sundhedshensyn og ikke øget indtægter til staten i form af den foreslået miljøafgift på nye dieselpersonbiler og nye dieselvarevogne uden partikelfilter.

Ethvert afgiftsprovenu, der måtte følge af den omhandlede miljøafgift på dieselmotorer uden partikelfilter, vil blive tilbageført gennem sænkning af afgiften på dieselmotorer.

² Kilde: Jyllandsposten 14. marts 2008.

³ Kilde: Berlingske Tidende 30. marts 2008.

⁴ Kilde: Jyllandsposten 14. marts 2008.

Både filtre og katalysatorer

Krav om partikelfilter på alle varevogne indenfor miljøzoner

Der er i dag 485.000 varebiler i Danmark (kilde: Danmarks Statistik, <http://www.dst.dk/pukora/epub/Nyt/2008/NR135.pdf>). Dette store antal varevogne bidrager væsentligt til partikelforureningen, herunder særligt i de større byer.

Socialdemokraterne foreslår nu krav om partikelfiltre på alle varebiler, dvs. også eksisterende varevogne uden partikelfilter, hvis de kører inden for de 5 kommende miljøzoner i hhv. København, Frederiksberg, Århus, Ålborg og Odense.

Der foreslås en model, hvor implementeringen af kravet om partikelfilter gradvist indføres over en 3-årig periode. Den gradvise implementering over 3 år skyldes, at mindre erhvervsdrivende skal have mulighed for at omstille og tilpasse sig de nye krav.

Partikelforureningen fra de 485.000 varebiler vurderes af forskere til sammenlagt at svare til den samlede nuværende partikelforurening fra de 50.000 lastbiler og 14.000 busser i Danmark⁵.

SCR-katalysatorer på tunge køretøjer i miljøzoner

Socialdemokraterne foreslår at give kommunerne mulighed for at stille krav om eftermontering af de såkaldte SCR-katalysatorer (Selective Catalytic Reduction) på tunge forurenende dieselskøretøjer som lastbiler og busser i de i Miljøbeskyttelsesloven fastlagte kommende miljøzoner.

Som konsekvens af Miljøbeskyttelsesloven gives København, Frederiksberg, Århus, Ålborg og Odense kommune mulighed for at indføre miljøzoner med krav om partikelfilter på tunge køretøjer.

Partikelfiltre er en effektiv løsning på den meget sundhedsskadelige partikelforurening. Men miljøzonernes partikelfilterkrav (uden supplerende krav om SCR-katalysatorer) i forhold til tunge køretøjer øger udledningen af sundhedsskadelig kvælstofdioxid drastisk, hvilket længe har været kendt.

Også godt for samfundsøkonomien

OECD kritiserer også i den seneste evalueringsrapport fra januar 2008 af natur- og miljøindsatsen Danmark for ikke at gøre tilstrækkelig for at forhindre forureningen med kvælstofoxider.

Med SCR-katalysatorer omdannes 90 % af udstødningens kvælstofoxider inklusiv kvælstofdioxid til uskadelig vand og ren luft. Derfor skal kommunerne have mulighed for også at stille krav om SCR-katalysatorer i miljøzonerne.

Miljøstyrelsen har i den hidtil største cost-benefit analyse af forskellige NO_x-reduktioner konkluderet, at krav om SCR-katalysatorer på tunge dieselskøretøjer er særdeles favorabelt for samfundsøkonomien. Der ligger således en mulig samfundsøkonomisk nettogevinst på ca. 220 mio. kr. i eftermontering af SCR-katalysatorer på tunge dieselskøretøjer.

SCR-katalysatorer er desuden en nøgleteknologi for at opfylde EU's grænseværdier for sundhedsskadelig kvælstofdioxid i 2010 og er på nuværende tidspunkt den bedst tilgængelige teknologi til at fjerne NO_x-udslippet fra tunge dieselskøretøjers udstødning (jf. Miljøbeskyttelsesloven § 3 om bedst tilgængelige teknologi).

⁵ Jf. bl.a. Kåre Press-Kristensen fra DTU og Det Økologiske Råd, der forsker i luftforurening.

Et andet godt argument for indførelsen af SCR-katalysatorer er, at vitale komponenter til SCR-teknologien produceres af danske virksomheder, og at et stærkt hjemmemarked derved kan være med til at fremme eksporten af dansk miljøteknologi til udlandet.

Mange flere byer med miljøzoner

Socialdemokraterne foreslår, at alle byer i Danmark med over 10.000 beboere, skal have mulighed for at gøre brug af miljøzoner.

Konkret foreslås, at de kommuner, hvori der er byer med over 10.000 beboere, gives mulighed for at indføre miljøzoner i disse byer pr. 1. januar 2010. Der planlægges etablering af miljøzoner på nuværende tidspunkt i København, Frederiksberg, Århus, Ålborg og Odense, der har fået muligheden herfor at implementere i løbet af 2008 og frem.

Det vil i praksis betyde, at omkring 80 byer i Danmark med over 10.000 beboere i Danmark vil kunne få en mærkbar bedre luftkvalitet i miljøzonerne i byområderne.

Når vi allerede ved med sikkerhed, at luftforureningen fra trafikken er skyld i tusindvis af dødsfald årligt, betydelig belastning af sundhedsudgifterne, tabt arbejdsfortjeneste og nedsat livskvalitet for mange danskere, giver det ingen mening, at kun borgerne i landets 5 største byer skal have fordelene ved miljøzoner. Derfor foreslås ovenstående markante udvidelse af etableringsmuligheder for miljøzoner.

Bedre luftkvalitet, færre sygdomstilfælde og mere livskvalitet

Ovenstående 4 initiativer vil implementeret bidrage væsentligt til at reducere antallet af danskere, der udsættes for uacceptabel luftkvalitet, antallet af syge danskere med kredsløbs- og luftvejssygdomme som følge af luftforurening, antal sygedage og tabt arbejdsfortjeneste for samfundet, hospitalsudgifter og øvrige sundhedsudgifter, jf. ovenstående tal fra OECD og Statens Institut for Folkesundhed, samt generelt øge danskernes livskvalitet.

Socialdemokraterne opfordrer med dette udspil regeringen til at komme i arbejdstøjet i forhold til luftforureningen fra trafikken i Danmark.