

Bilag 6

Vurdering af muligheder for at stille krav om filtre i relation til NO_x-forurening

På TMUs behandling af indstilling vedrørende ”Skærpet miljøprofil for kommunens taxi og personvognskørsel” den 20. juni 2007, blev Center For Miljø (CMI) bedt om at vurdere muligheden for at stille krav om filtre i relation til NO_x-forurening.

Det skal først præciseres, at der i forbindelse med NO_x-reduktion ikke er tale om et filter, men derimod en SCR-katalysator.

Benzinbiler

Den ældste benzinbil der er A- eller B-mærket er fra 1997. Siden 1990 har EU stillet krav om at nye benzinbiler skal være påmonteret 3-vejs-katalysator. Denne katalysator reducerer bl.a. NO_x, CO og VOC. Ved at vælge en A- eller B-mærket benzinbil reduceres altså både CO₂, NO_x, CO og VOC. Da der allerede findes et EU-krav til benzinbiler, der reducerer NO_x mener CMI ikke at der er behov for at stille yderligere krav.

NO_x-forureningen afhænger ligeledes af blandt andet vedligeholdelsen af bilens motor. Da der er krav om jævnlige bilsyn vurderer CMI, at synet er med til at kontrollere, at bilerne overholder de nævnte krav ved at sørge for vedligeholdelse af bilen.

Dieslbiler

CMI foreslår at der stilles krav om partikelfilter for dieselkøretøjer. Ved at vælge en A- eller B-mærket dieselbil med partikelfilter reduceres altså både CO₂ og de sundhedsskadelige partikler. Nogle partikelfiltre kan have uheldige miljømæssige bivirkninger. Fx udleder katalytiske partikelfiltre mere NO₂, der bidrager til NO_x-forurening. Miljøstyrelsen betragter dog dette som en uønsket men acceptabel bivirkning, da filtret medvirker til at reducere udledningen af partikler. Ifølge CMIs oplysninger, er det ikke i øjeblikket muligt at stille yderligere krav om reduktion af NO_x fra dieselpersonbiler. Dette skyldes, at SCR-katalysatorer er udviklet til tunge køretøjer, der ikke umiddelbart kan anvendes på personbiler uden videreudvikling af teknologien.

NO_x-katalysatorer til dieselpersonbiler er under udvikling frem mod, at EURO 6-normer for dieslbiler træder i kraft omkring 2015, hvor der sker en betydelig skærpelse af emissionskravene for dieslbiler.

Diesel- vs. benzinbiler

Der er kun en minimal forskel på mængden af udledningen af NO_x fra henholdsvis en diesel- og benzinbil. Derfor vurderer CMI ikke, at det vil have nogen NO_x-reduktionseffekt at pege på den ene type bil frem for den anden.

Fremtiden:

Fra 2015 forventes der at komme et EU-krav om katalysatorer og partikelfiltre. Hvis dette bliver vedtaget, forventes det dog kun at omhandle lastbiler og andre større køretøjer.