
Betænkning afgivet af Miljø- og Planlægningsudvalget den 29. november 2006

Betænkning

over

Forslag til lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse

(Partikelfiltre på køretøjer i kommunalt fastlagte miljøzoner m.v.)

[af miljøministeren (Connie Hedegaard)]

1. Ændringsforslag

Der er stillet 9 ændringsforslag til lovforslaget. Miljøministeren har stillet ændringsforslag nr. 1 og 4-6. Socialdemokratiets, Det Radikale Venstres, Socialistisk Folkepartis og Enhedslistens medlemmer af udvalget har stillet ændringsforslag nr. 2 og 3 og 7-9.

2. Udvalgsarbejdet

Lovforslaget blev fremsat den 5. oktober 2006 og var til 1. behandling den 12. oktober 2006. Lovforslaget blev efter 1. behandling henvist til behandling i Miljø- og Planlægningsudvalget.

Møder

Udvalget har behandlet lovforslaget i 5 møder.

Høring

Et udkast til lovforslaget har inden fremsættelsen været sendt i høring, og miljøministeren sendte den 30. juni 2006 dette udkast til udvalget, jf. folketingsåret 2005-06, alm. del – bilag 473. Den 5. oktober 2006 sendte miljøministeren de indkomne høringssvar samt et notat herom til udvalget.

Åben høring

Udvalget har den 21. november 2006 afholdt en åben høring om SCR-katalysatorer og partikelfilterkrav til tunge dieselmotorer. Udvalget havde inviteret følgende deltagere til at redegøre for forskellige aspekter vedrørende brug af SCR-katalysatorer og udslip af ultrafine partikler fra dieselmotorer:

Lars Chr. Larsen, Dinex A/S,
Niels-Anders Nielsen, Færdselsstyrelsen,
Andreas Mayer, TTM, Schweiz,
Ove Holm, Dansk Transport og Logistik
Peter Mose, Scania Danmark A/S,
Finn Palmgren, Danmarks Miljøundersøgelser, og
Steffen Loft, Københavns Universitet.

Materialet fra høringen er omdelt på L 39 – bilag 11 og 12.

Skriftlige henvendelser

Udvalget har i forbindelse med udvalgsarbejdet modtaget 1 skriftlig henvendelse fra Københavns Kommune. Miljøministeren har skriftligt over for udvalget kommenteret den skriftlige henvendelse til udvalget.

Spørgsmål

Udvalget har stillet 77 spørgsmål til miljøministeren til skriftlig besvarelse, som denne har besvaret.

Et af udvalgets spørgsmål til miljøministeren og dennes svar herpå er optrykt som bilag 2 til betænkningen.

3. Udtalelse fra miljøministeren

Miljøministeren har over for udvalget oplyst følgende:

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 dieselmotorer, og som oplyst over for 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 dieselmotorer. 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 motorer. 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 motorer (Euro 3 eller ældre) kan bidrage til forbedret luftkvalitet.

Når resultatet af undersøgelserne 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 motorer. 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 motorer, 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 pct. set i forhold til Euro 3, så ses et krav om eftermontering af partikelfiltre på Euro 4-motorer 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-motorer.

4. Indstillinger og politiske bemærkninger

Et *flertal* i udvalget (V, DF og KF) indstiller lovforslaget til *vedtagelse* med de af miljøministeren stillede ændringsforslag.

Venstres, Dansk Folkepartis og Det Konservative Folkepartis medlemmer af udvalget bemærker, at med lovforslaget tages et vigtigt skridt til nedbringelse af den sundhedsskadelige partikelforurening i de største danske byer. Indførelse af miljøzoner vil fjerne omkring en tredjedel af partikeludledningen fra vejtrafikken med betydelige positive miljø- og sundhedsmæssige effekter i de byer, som vælger at indføre miljøzoner.

V, DF og KF konstaterer desuden med tilfredshed, at der i forbindelse med lovforslaget iværksættes en proces vedrørende en godkendelsesordning for SCR-katalysatorer og en undersøgelse af den miljømæssige effekt af eftermontering af SCR-katalysatorer på tunge køretøjer.

Endelig konstaterer partierne med tilfredshed, at der med indførelsen af Euro 4-kravene den 1. oktober 2006 sker en betydelig reduktion af partikeludledningen med op til ca. 80-90 pct. set i forhold til Euro 3, og at den fremtidige udvikling på dette område vil blive fulgt nøje i lyset af ny viden om antallet af de udledte partikler fra Euro 4- og Euro 5-køretøjer.

Partierne ser frem til en snarlig vedtagelse af lovforslaget, så Folketinget sikrer, at miljøzoner kan etableres allerede med virkning fra den 1. juli 2008, som lovforslaget lægger op til.

Et *mindretal* i udvalget (S, RV, SF, EL og IA) indstiller lovforslaget til *vedtagelse* med de stillede ændringsforslag.

Socialdemokratiets, Det Radikale Venstres, Socialistisk Folkepartis og Enhedslistens medlemmer af udvalget har i flere år presset på for at få effektive miljøzoner i Danmark for at få gjort noget alvorligt for at mindske partikelforureningen, som er et af de miljøproblemer, der giver åbenlyst flest sundhedsproblemer, både målt i tabte arbejdsdage og målt i antallet af for tidligt døde, foruden i menneskelig lidelse. Problemstillinger, som alle forskere i dag er enige om.

Det har været meget utilfredsstillende, at regeringen har trukket sagen i langdrag og hindret Københavns og Frederiksbergs Kommuner i at indføre en effektiv miljøzone. Sidste år mistede oppositionen tålmodigheden og fremsatte sit eget lovforslag. Det blev afvist af regeringen, men herefter fremsatte regeringen i oktober i år dette lovforslag.

S, RV, SF og EL har stillet en række ændringsforslag, fordi vi mener, at forslaget er for småt, for lidt ambitiøst og med alvorlige huller.

Varebilerne er ikke omfattet, selv om de efter regeringens opfattelse står for 44 pct. af partikelforureningen. De bør med i en samlet beslutning nu med angivelse af et fast årstal for indførelse af partikelfiltre.

Det er heller ikke tilfredsstillende, at det kun bliver muligt at indføre miljøzoner i de fem nævnte byer. Derfor foreslår oppositionen, at det bliver muligt for ministeren at give tilladelse til andre byer og byområder, der søger. De fire partiers medlemmer af udvalget har overvejet, om alle kommuner skulle have retten uden ansøgning og argumentation, men er – i håbet om, at regeringen vil støtte ændringsforslaget – endt med at foreslå en bemyndigelse til ministeren, således at det kræver god og grundig argumentation fra kommunerne og samlede byområder – forstået som flere kommuner, der går sammen.

Den usikkerhed, som S, RV, SF og EL allerede fremførte ved 1. behandling angående effekten på Euro 4- og Euro 5-normerne i forhold til begrænsning af ultrafine farlige partikler, er blevet bestyret ved den høring, som udvalget har afholdt. De fire partier ønsker derfor allerede nu at tage Euro 4 og Euro 5 med i krav til eftermontering. Socialdemokratiets, Det Radikale Venstres, Socialistisk

Folkepartis og Enhedslistens medlemmer af udvalget foreslår det indført via en bemyndigelse til ministeren til at indføre krav om eftermontering m.v. på Euro 4- og Euro 5-motorer. På høringen kom det frem, at der ligefrem kan tænkes at være større sundhedsrisiko ved disse normer. Det er derfor en mulighed, at lovforslaget overhovedet ikke løser problemerne med partikler. Altså, at der er et kæmpe hul i loven. Det hul bliver lukket med ændringsforslaget stillet af S, RV, SF og EL.

Socialdemokratiets, Det Radikale Venstres, Socialistisk Folkepartis og Enhedslistens medlemmer af udvalget er tilfredse med, at ministeren vil samle den tilgængelige viden om Euro 4 og Euro 5 og vende tilbage til udvalget inden udgangen af 2007.

Udvalget har på initiativ af Socialdemokratiets, Det Radikale Venstres, Socialistisk Folkepartis og Enhedslistens medlemmer af udvalget indgående drøftet muligheden af samtidig at lave indgreb mod NO_x-emissionen ved at stille krav om samtidig eftermontering af SCR-filtre. Derved ville man kunne begrænse en betydelig del af den danske NO_x-udledning og leve op til forpligtelserne i EU. Man ville kunne mindske dannelse af NO₂, der er skadeligt for mennesker. Altså flere fordele på samme tid.

En sådan løsning ville samtidig gøre Danmark til et foregangsland og for alvor fremme miljøvenlig teknologi på disse områder. F.eks. ville København og Frederiksberg kunne blive Europas førende demonstrationsprojekt. Da mange af de førende virksomheder inden for både partikelrensning og NO_x-rensning tilmed er danske, forekommer det Socialdemokratiets, Det Radikale Venstres, Socialistisk Folkepartis og Enhedslistens medlemmer af udvalget helt uforståeligt, at flertallet ikke vil tage den beslutning. Hvorfor skal virksomhederne søge til udlandet for at kunne lave demonstrationsprojekter? De fire partiers medlemmer af udvalget er dog glade for ministerens tilkendegivelse om, at ministeren vil sætte fuld kraft på at lave en godkendelsesordning for SCR-katalysatorer, og at ministeren vil vende tilbage til udvalget og drøfte eventuelle krav om eftermontering inden udgangen af 2007.

Socialdemokratiets, Det Radikale Venstres, Socialistisk Folkepartis og Enhedslistens medlemmer af udvalget håber meget, at det betyder, at man på det tidspunkt kan indføre kravet.

Socialdemokratiets, Det Radikale Venstres, Socialistisk Folkepartis og Enhedslistens medlemmer af udvalget konstaterer endvidere, at ministeren i svar på spm. 77, som er optrykt i bilag 2 til betænkningen, har givet tilsagn om at tage initiativ til at indsamle al tilgængelig viden på området og udarbejde en rapport, der forelægges udvalget inden udgangen af 2007.

Da denne problemstilling er generel i hele EU, opfordres ministeren til at rejse problemstillingen i EU.

Siumut, Tjóðveldisflokkurinn og Fólkaflokkurinn var på tidspunktet for betænkningens afgivelse ikke repræsenteret med medlemmer i udvalget og havde dermed ikke adgang til at komme med indstillinger eller politiske udtalelser i betænkningen.

En oversigt over Folketingets sammensætning er optrykt i betænkningen.

5. Ændringsforslag med bemærkninger

Æ n d r i n g s f o r s l a g

Til § 1

Af miljøministeren, tiltrådt af udvalget:

1) *Nr. 1* affattes således:

»1. § 9 v, stk. 2, ophæves.«

[Lovteknisk ændring. Det er § 9 v, stk. 2, der skal ophæves]

Af et *mindretal* (S, RV, SF og EL), tiltrådt af et *mindretal* (IA):

2) I den under *nr. 2* foreslåede § 15 a indsættes efter stk. 1 som nyt stykke:

»Stk. 2. Kommunalbestyrelsen i andre kommuner end nævnt i stk. 1 kan efter forudgående tilladelse fra miljøministeren og under tilsvarende betingelser som nævnt i stk. 1 træffe bestemmelse om etablering af en miljøzone.«

Stk. 2-6 bliver herefter stk. 3-7.

[Miljøministeren kan tillade andre kommunalbestyrelser end Københavns, Frederiksbergs, Århus', Aalborgs og Odenses at etablere en miljøzone i overensstemmelse med de i § 15 a, stk. 1-6, fastsatte regler om geografisk afgrænsning, procedure m.v.]

3) I det under *nr. 2* foreslåede § 15 a, stk. 4, der bliver stk. 5, og § 15 a, stk. 6, der bliver stk. 7, ændres »stk. 1 og 2« til: »stk. 1-3«.

[Konsekvens af ændringsforslag nr. 2]

Af miljøministeren, tiltrådt af udvalget:

4) I det under *nr. 2* foreslåede § 15 b, stk. 1, nr. 1, udgår »indregistreret første gang før den 1. oktober 2001«.

[Der skal også være filtre på de Euro 2-køretøjer, der som følge af dispensationer udstedt af Færdselsstyrelsen er indregistreret efter den 1. oktober 2001]

5) I det under *nr. 2* foreslåede § 15 b, stk. 1, nr. 2, udgår »indregistreret første gang før den 1. oktober 2006«.

[Der skal også være filtre på de Euro 3-køretøjer, der som følge af dispensation udstedt i oktober 2006 af Færdselsstyrelsen er indregistreret efter den 1. oktober 2006]

6) I det under *nr. 2* foreslåede § 15 b, stk. 5, 1. pkt., ændres »som veteranbil« til: »til veterankørsel«.

[Med ændringen indsættes den korrekte betegnelse i forhold til veteranbiler]

Af et *mindretal* (S, RV, SF og EL), tiltrådt af et *mindretal* (IA):

7) I den under *nr. 2* foreslåede § 15 e ændres »kan fastsætte« til: »fastsætter«.

[Miljøministeren får pligt til at fastsætte regler om miljøzoner med krav om partikelfiltre og miljøzonemærker for varebiler]

8) I den under *nr. 2* foreslåede § 15 e indsættes som 2. pkt.:

»Kravene om partikeludledning og miljøzonemærker for varebiler skal senest sættes i kraft med virkning fra den 1. januar 2010.«

[Miljøministeren får pligt til at fastsætte regler om, at de under ændringsforslag nr. 7 nævnte miljøzoner for varebiler skal finde anvendelse senest fra den 1. januar 2010]

9) I nr. 2 indsættes efter den foreslåede § 15 e:

§ »§ 15 f. Miljøministeren kan fastsætte regler om eftermontering af filtre, der reducerer partikler fra de i § 15 b, stk. 1, 1. pkt., nævnte køretøjer, herunder om anvendelse i miljøzoner etableret i medfør af § 15 a, om miljøzonemærker, samt om, at reglerne i § 15 b, stk. 2-6, § 15 c og § 15 d finder tilsvarende anvendelse.«

[Ændringsforslaget indebærer, at miljøministeren får mulighed for at fastsætte regler om eftermontering af filtre, der reducerer blandt andet de farlige ultrafine partikler på tunge, dieseldrevne køretøjer]

B e m æ r k n i n g e r

Til nr. 1

Ændringsforslaget er alene af lovteknisk karakter. Forslaget er foranlediget af, at det er § 9 v, stk. 2, der skal ophæves, og ikke § 9, stk. 2, som det fremgår af § 1, nr. 1, i det fremsatte lovforslag.

Til nr. 2

Ændringsforslaget indebærer, at miljøministeren kan tillade andre kommunalbestyrelser end i København, Frederiksberg, Århus, Aalborg og Odense at etablere en miljøzone.

En tilladelse indebærer, at kommunen kan etablere, udvide, indskrænke og ophæve en miljøzone i overensstemmelse med de i § 15 a, stk. 1-6 – med ændringsforslaget § 15 a, stk. 1 og 3-7 – fastsatte regler om geografisk afgrænsning, procedure m.v.

Såfremt der for et sammenhængende byområde, der dækker flere kommuner, ønskes etableret en fælles miljøzone, forudsætter dette, at de berørte kommuner i forening søger tilladelse i henhold til det foreslåede nye stk. 7.

I miljøzoner omfattet af ændringsforslaget vil der gælde de partikelfilter- og miljøzonemærkningskrav, som følger af lovforslaget i øvrigt.

Til nr. 3

Ændringsforslaget er en konsekvens af ændringsforslag nr. 2.

Til nr. 4 og 5

I § 15 b, stk. 1, nr. 1 og 2, foreslås det, at lastbiler eller busser, der er drevet af en motor med kompressionstænding, og som er indregistreret med en tilladt totalvægt på mere end 3.500 kg, inden for en miljøzone skal opfylde følgende krav:

- 1) Efter den 1. juli 2008 skal der på køretøjer indregistreret første gang før den 1. oktober 2001 være monteret et effektivt partikelfilter, medmindre køretøjet som minimum opfylder udstødningsnormerne i bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr (2006) punkt 7.06.022 (2) a) (Euro 3).
- 2) Efter den 1. juli 2010 skal der på køretøjer indregistreret første gang før den 1. oktober 2006 være monteret et effektivt partikelfilter, medmindre køretøjet som minimum opfylder udstødningsnormerne i bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr (2006) punkt 7.06.022 (2) b) (Euro 4).

Ændringsforslagene præciserer, at filterkravet også gælder for de tunge, dieseldrevne lastbiler og busser, som har henholdsvis en Euro 2- og Euro 3-motor, der – på grund af dispensationer udstedt af Færdselsstyrelsen i overensstemmelse med de gældende regler – er indregistreret første gang efter de i nr. 1 og 2 nævnte datoer (den 1. oktober 2001 og den 1. oktober 2006).

Til nr. 6

Ændringsforslaget er alene af lovteknisk karakter. Forslaget er foranlediget af, at veteranbiler ifølge bekendtgørelse nr. 1067 fra 2005 om registrering af køretøjer m.v. registreres »til veterankørsel« og ikke »som veteranbil«, som angivet i § 15 b, stk. 5, i det fremsatte lovforslag.

Til nr. 7

Ændringsforslaget indebærer, at miljøministeren får pligt til at anvende den foreslåede bemyndigelse vedrørende fastsættelse af krav vedrørende partikeludledning og miljøzonemærker i forhold til varebiler. I det fremsatte lovforslag havde miljøministeren mulighed for at fastsætte de nævnte krav, men ikke pligt hertil.

Af bemærkningerne til det fremsatte lovforslag fremgår følgende i afsnit 2.2.6:

»Etableringen af en miljøzone for varebiler vil således forudsætte, dels en udmøntning af den foreslåede hjemmel til ministeren og dels, at kommunalbestyrelsen efterfølgende træffer en separat afgørelse herom.«

Ændringsforslaget indebærer, at denne sætning i lovbemærkningerne ikke gælder. Det vil sige, at når miljøministeren har fastsat krav vedrørende varebiler, gælder disse i de miljøzoner, som kommunalbestyrelserne har etableret i forhold til lastbiler og busser. Der skal således ikke træffes en ny beslutning af kommunalbestyrelsen separat i forhold til varebiler.

Til nr. 8

Ændringsforslaget indebærer, at de under ændringsforslag nr. 7 nævnte regler om miljøzoner med partikelfilter og miljøzonemærker skal finde anvendelse senest fra den 1. januar 2010.

Til nr. 9

Ændringsforslaget indebærer, at miljøministeren får mulighed for at fastsætte regler om eftermontering af filtre, der reducerer blandt andet de farlige ultrafine partikler på tunge, dieseldrevne køretøjer.

Det er hensigten, at bemyndigelsen anvendes til at fastsætte krav vedrørende tunge, dieseldrevne køretøjer, der opfylder de såkaldte Euro 4 og Euro 5-normer, jf. Færdselsstyrelsens Detailforskrifter for køretøjer.

Erling Bonnesen (V) Birgitte Josefsen (V) nfm. Lars Christian Lilleholt (V)
Inger Beinov Støjberg (V) Eyvind Vesselbo (V) Jørn Dohrmann (DF)
Walter Christophersen (DF) Christian Wedell-Neergaard (KF) fmd. Helle Sjelle (KF)
Ole Vagn Christensen (S) Torben Hansen (S) Mette Gjerskov (S) Martin Lidegaard (RV)
Johs. Poulsen (RV) Steen Gade (SF) Per Clausen (EL) Kuupik Kleist (IA)

Siumut, Tjóðveldisflokkurinn og Fólkaflokkurinn havde ikke medlemmer i udvalget.

Folketingets sammensætning

Venstre, Danmarks Liberale Parti (V)	52	Enhedslisten (EL)	6
Socialdemokratiet (S)	47	Siumut (SIU)	1
Dansk Folkeparti (DF)	24	Tjóðveldisflokkurinn (TF)	1
Det Konservative Folkeparti (KF)	18	Fólkaflokkurinn (FF)	1
Det Radikale Venstre (RV)	17	Inuit Ataqatigiit (IA)	1
Socialistisk Folkeparti (SF)	11		

Oversigt over bilag vedrørende L 39

Bilagsnr.	Titel
1	Høringsnotat og høringssvar, fra miljøministeren
2	Tidsplan for udvalgets behandling af lovforslaget
3	Advokatredøgørelse – ekspropriationsretlige spørgsmål m.v. i forbindelse med eventuel etablering af en miljøzone i Københavns Kommune, af Jon Palle Buhl
4	Power point-præsentation ved Andreas Mayer, TTM, om ultrafine partikler
5	Videnskabelig artikel af Andreas Mayer, TTM, om ultrafine partikler
6	Udkast til bekendtgørelse om etablering af miljøzoner og bekendtgørelse om tekniske krav til partikelfiltre, dispensation, miljøzonemærker m.v., fra miljøministeren
7	Ændringsforslag fra miljøministeren
8	1. udkast til betænkning
9	Revideret tidsplan for udvalgets behandling af lovforslaget
10	Kopi af svar på spørgsmål S 189
11	Program og pressemeddelelse for høring 21/11-06 om SCR-katalysatorer og partikelfilterkrav
12	Power point-præsentationer fra høring 21/11-06 om SCR-katalysatorer og partikelfilterkrav
13	Udtalelse fra miljøministeren
14	Henvendelse af 27/11-06 fra Københavns Kommune
15	2. udkast til betænkning

Oversigt over spørgsmål og svar vedrørende L 39

Spm.nr.	Titel
1	Spm. om ministerens redegørelse for den sundhedsfaglige og erhvervsøkonomiske dokumentation for alene at indføre miljøzoner i fem kommuner, som det udtrykkes i et citat i høringsnotatet, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
2	Spm. om, hvorfor der skal gå 14 måneder fra offentliggørelsen af den kommunale afgørelse om miljøzoner, til etableringen træder i kraft, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
3	Spm. om, hvorfor regeringen ikke stiller krav om eftermontering af SCR-katalysatorer på Euro 3-køretøjer henset til, at prisen for en NO _x -reducerende katalysator med partikelfilter udgør ca. 85.000 kr., til miljøministeren, og ministerens svar herpå
4	Spm. om, hvorfor miljøzoner ikke anvendes som middel til at overholde grænseværdierne for NO ₂ , til miljøministeren, og ministerens svar herpå

-
- 5 Spm. om, hvilken dokumentation ministeren har for citat i høringsnotatet om, at eftermontering af SCR-katalysatorer på ældre køretøjer er en kompliceret proces, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 6 Spm. om konsekvenserne af oplysningerne i en WHO-rapport »Health Aspects of Air Pollution« om, at luftforureningen med NO₂ fører til en stigning i bl.a. dødsfald og hospitalsindlæggelser m.v., til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 7 Spm. om ministerens kommentarer til tre artikler i Berlingske Tidende fra den 28. september 2006, den 1. oktober 2006 og den 14. oktober 2006 om luftforurening og luftrensning, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 8 Spm. om, hvorfor regeringen støtter Europa-Kommissionens forslag om udsættelse af ikrafttrædelsesåret for reduktion af NO₂ fra 2010 til 2015, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 9 Spm. om, hvor lang tid det efter ministerens opfattelse vil tage at få en principgodkendelse af NO_x-reducerende katalysatorer, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 10 Spm., om ministeren vil redegøre for hollandske planer om udbredelsen af NO_x-reducerende katalysatorer gennem tilskud, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 11 Spm. om, hvorvidt ministeren er enig i, at Danmark vil kunne opnå et samfundsøkonomisk årligt overskud på 222 mio. kr., hvis udstødningsgasserne fra tunge køretøjer renses for NO₂, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 12 Spm. om ministerens kommentar til artikel i Transportmagasinet nr. 16/4 af 17. september 2006 om SCR-katalysatorer, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 13 Spm. om, hvorfor der ikke i lovforslaget stilles krav om SCR-katalysatorer til tunge køretøjer, når dette tiltag kan fjerne ca. halvdel af de 7.000 tons kvælstofoxider, som Danmark skal reducere sin NO_x- emission med inden 2010, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 14 Spm. om, hvorvidt ministeren vil fastsætte en dato for, hvornår varebiler skal have monteret et partikelfilter, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 15 Spm. om, hvorvidt ministeren vil fastsætte en dato for, hvornår taxaer skal have monteret et partikelfilter, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 16 Spm. om, hvorvidt ministeren er enig i, at vognmænd kan viderefakturere deres omkostninger til partikelfiltre og SCR-katalysatorer til kunderne, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 17 Spm. om ministerens kommentar til en redegørelse fra advokatfirmaet Jon Palle Buhl om ekspropriation ved etablering af miljøzoner, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 18 Spm. om ministerens kommentar til artikler og foredrag af Andreas Mayer om tunge køretøjer, der overholder Euro 4- og Euro 5-kravene

-
- og samtidig udleder høje værdier af ultrafine partikler, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 19 Spm. om, hvilken dokumentation der ligger til grund for oplysning i høringsnotatet om, at målinger af partikeludslippet fra Euro 4 og Euro 5 viser, at disse køretøjer udsender mellem 80 og 90 pct. færre partikler end Euro 3, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 20 Spm. om, hvorvidt ministeren er enig i, at både Euro 4- og Euro 5-kravet alene er defineret som partikelmasse, hvilket ikke udtrykker mængden af ultrafine partikler, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 21 Spm. om, hvorvidt regeringen er villig til at revurdere sin hidtidige holdning om, at en støtte på mere end 30 pct. ville stride mod EU's statsstøtteregele set i lyset af Hollands indførelse af 75-100 pct. støtte til eftermontering af partikelfiltre, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 22 Spm. om, hvorvidt ministeren sammen med udvalget vil arrangere en høring om indførelse af SCR-katalysatorer og eventuelle barrierer for en beslutning samtidig med partikelfiltre, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 23 Spm. om, hvorvidt ministeren sammen med udvalget vil arrangere en høring om ultrafine partikler sammenholdt med Euro 4- og Euro 5-normerne, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 24 Spm. om, hvorfor store byområder som Trekantområdet Danmark med ca. 340.000 indbyggere ikke skal have mulighed for at etablere en miljøzone, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 25 Spm., om der er foretaget beregninger af effekten af indførelse af en miljøzone i Trekantområdet (Fredericia, Kolding og Vejle), til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 26 Spm. om, hvor mange hollandske byer der forventes at indføre miljøzoner, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 27 Spm. om, hvilken argumentation der ligger bag ministerens betragtninger om, at indførelse af miljøzoner i mange byer vil kunne ses som en omgåelse af EU-reguleringen af luftforureningen for køretøjer, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 28 Spm. om, hvornår lovforslaget senest skal være vedtaget, hvis den foreslåede ikrafttrædelsesdato og den foreslåede 14 måneders regel skal fastholdes, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 29 Spm. om Justitsministeriets overvejelser om forholdet mellem en 14 måneders varslingsfrist og grundlovens ekspropriationsbestemmelser, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 30 Spm., om ministeren vil tage initiativ til, at en lignende godkendelse, som Færdselsstyrelsen har opbygget for partikelfiltre, kan indføres for SCR-katalysatorer, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 31 Spm. om, hvornår Miljøstyrelsens lovede redegørelse om en principgodkendelse vil foreligge, til miljøministeren, og ministerens svar herpå

-
- 32 Spm., om den europæiske infrastruktur hos benzinselskaberne m.m. for salg af »AdBlue« stadig øges, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 33 Spm., om SCR-systemerne har indbygget OBD (On Board Diagnostics), der kan benyttes til at forhindre snyd, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 34 Spm., om det er teknisk muligt at eftermontere SCR-katalysatorer, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 35 Spm. om begrundelse for ordvalget om, at det ikke vil være »praktisk muligt« at eftermontere SCR-katalysatorer i forbindelse med etablering af miljøzoner, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 36 Spm. om sammenhæng mellem to udsagn vedrørende kvælstofdioxid og kvælstofoxid, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 37 Spm., om der findes en sammenhæng mellem partikelforurening og NO_x-udslip, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 38 Spm., om der faktisk er observeret nedsat lungefunktion, hoste og åndenød på grund af NO₂-forurening, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 39 Spm. om, hvornår Miljøstyrelsens vurdering af SCR-katalysatorer som virkemiddel i forhold til NO₂-forureningen i de større byer vil foreligge, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 40 Spm., om London er gået væk fra planerne om at begrænse NO_x-udslippet, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 41 Spm., om Hollands beslutning om at indføre tilskud til katalysatorer er sat i bero, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 42 Spm., om eksisterende midler til at nå NO₂-reduktionen allerede i 2010 for Danmarks vedkommende ville være til stede, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 43 Spm. om indførelse af tilskud til montering af SCR-katalysatorer efter Hollandsk model, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 44 Spm., om SCR-katalysatorer på fiskerkuttere giver det mest samfundsøkonomiske overskud, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 45 Spm. om Justitsministeriets analyser af risikoen for, at bestemmelserne kolliderer med grundlovens § 73, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 46 Spm., om at materialet fra Andreas Mayer, jf. L 39 – bilag 4 og 5, illustrerer, at en reduktion af partikelmassen ikke generelt betyder en reduktion i antallet af ultrafine partikler, under visse driftsforhold tværtimod, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 47 Spm., om ministeren vil gå aktivt ind i forhandlingerne om Euro 6-normer med krav om effektiv rensning af både NO_x og antallet af partikler, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 48 Spm., om dokumentationen fra Andreas Mayer, jf. L 39 – bilag 4 og 5, påpeger, at Euro 4-normen udsender en stærkt varierende forurening med ultrafine partikler, til miljøministeren, og ministerens svar

-
- herpå
- 49 Spm. om, hvilken dokumentation ministeren har for, at der er den hævdede klare sammenhæng mellem faldet i partikelmasse og antallet af partikler, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 50 Spm., om Holland har besluttet at gennemføre en støtteordning på over 30 pct. brutto af de støtteberettigede omkostninger, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 51 Spm. om den aftale, Holland har notificeret hos Europa-Kommissionen, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 52 Spm. om ministerens kommentar til to udsagn om antallet af partikler, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 53 Spm., om det ikke er korrekt, at flere miljøzoner i Danmark end de i lovforslaget foreslåede vil skabe mere lige konkurrenceforhold for de danske vognmænd og dermed mere ensartede vilkår, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 54 Spm., om den massive sundhedsvidenskabelige dokumentation vedrørende de negative helbredseffekter af især de små partikler vil styrke argumentationen for indførelse af flere zoner i forhold til en eventuel retssag ved EF-domstolen, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 55 Spm. om, hvorfor regeringen ikke har overvejet NO₂-problematikken i forbindelse med lovforslaget, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 56 Spm., om det er i tråd med regeringens miljøpolitik at gennemføre miljøtiltag, hvor der er en betydelig samfundsøkonomisk gevinst, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 57 Spm. om eftermontering af SCR-katalysatorer på større fiskerfartøjer, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 58 Spm. om oversendelse af materiale fra en præsentation i Antwerpen om partikler, jf. den af Miljøstyrelsen nævnte dokumentation, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 59 Spm. om, hvordan ministeren vil undgå, at de nævnte undtagelser i § 2, stk. 2, i udkast til bekendtgørelse om etablering af miljøzoner og i § 5, stk. 2 og 3, i udkast til bekendtgørelse om tekniske krav til partikelfiltre, dispensation, miljøzonemærker m.v. vil føre til en voldsom udvanding af miljøzonernes formål, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 60 Spm. om størrelsen af nævnte bøde i § 9, stk. 1, udkast til bekendtgørelse om tekniske krav til partikelfiltre, dispensation, miljøzonemærker m.v., til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 61 Spm., om vægten af de ultrafine partikler fra dieseludstødningen under alle forhold kun udgør få procent af den samlede partikelmasse, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 62 Spm. om sammenlignende beregninger og vurderinger af alternative miljøzonomodeller, alternative geografiske udstrækninger m.v., til miljøministeren, og ministerens svar herpå

-
- 63 Spm., om Euro 4-motorer forsynet med EGR (Exhaust Gas Recirculation) kan kombineres med partikelfiltre, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 64 Spm. om, hvornår ministeren forventer, at EU vil stille krav om filtre på de tunge køretøjer, der er parallelle til 2010-kravene for dieseldrevne personbiler, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 65 Spm. om, hvorfor ministeren vil afvente Euro 6-normerne for tunge køretøjer, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 66 Spm., om der i henhold til grundlovens bestemmelser kan være tale om ekspropriation, hvis miljøzonekravene fuldt ud er begrundet i en dokumenteret viden om, at de ultrafine dieselpartikler er stærkt sundhedsskadelige for store dele af den danske befolkning, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 67 Spm. om, hvorledes den lovgivningsmæssige situation og udvikling er vedrørende fjernelse af de ultrafine partikler i flere industrielle steder, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 68 Spm. om ministerens kommentar til oplysningerne om, at Euro 5-køretøjerne forurener mere end Euro 3-motorer ved sædvanlig fuld last, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 69 Spm. om, hvilken indflydelse det har på vurderingen af Euro 4- og Euro 5-normerne, at der alene er foretaget målinger på motorprototyper, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 70 Spm., om ministeren kan bekræfte, at det fremgår af Andreas Mayers dokumentation, at Euro 4- og Euro 5-motorer gennemsnitligt forurener med mellem 100 og 500 gange flere ultrafine partikler end Euro 3-motorer med påmonterede filtre, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 71 Spm. om målinger, hvor Euro 5 udsender væsentligt flere ultrafine partikler end Euro 3, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 72 Spm. om entydig sammenhæng mellem reduktion af partikelmasse og partikelantal, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 73 Spm. om teknisk bistand til et ændringsforslag, der ændrer lovforslaget, så ministeren får bemyndigelse til at give tilladelse til, at andre byer og sammenhængende byområder ud over de nævnte kan oprette miljøzoner, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 74 Spm. om teknisk bistand til et ændringsforslag, der ændrer ministerens bemyndigelse i forhold til varebiler, så det fremgår, at der stilles krav senest fra 2010, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 75 Spm. om teknisk bistand til et ændringsforslag, der bemyndiger ministeren til også at kunne stille krav om eftermontering af filtre, der reducerer de farlige ultrafine partikler på tunge køretøjer, der opfylder Euro 4- og Euro 5-normerne, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 76 Spm. om ministerens kommentar til henvendelsen af 27/11-06 fra Københavns Kommune, jf. L 39 – bilag 14, til miljøministeren, og ministerens svar herpå

- 77 Spm., om ministeren vil tage initiativ til at indsamle al relevant viden om partikeludslip fra Euro 4 og Euro 5 og udarbejde en rapport, til miljøministeren, og ministerens svar herpå

Et af udvalgets spørgsmål til miljøministeren og dennes svar herpå

Spørgsmålet og svaret er optrykt efter ønske fra S, RV, SF og EL.

Spørgsmål 77:

Vil ministeren tage initiativ til at indsamle al relevant viden om partikeludslip fra Euro 4 og Euro 5 og udarbejde en rapport, der oversendes til udvalget inden udgangen af 2007?

Svar:

Ja.