



Departementet

J.nr. MST-501-00062

Den 26. februar 2008

Miljøministerens svar på spørgsmål nr. 136 (alm. del) stillet af Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg.

Spørgsmål

Den tidligere miljøminister oplyste i besvarelsen af spørgsmål L 39 spm. 77, (Folketingsåret 2006 – 07), at ministeren ville tage initiativ til at indsamle al relevant viden om partikeludslip fra Euro 4 og Euro 5 og udarbejde en rapport, der skulle oversendes til udvalget inden udgangen af 2007. Hvornår vil udvalget få oversendt denne rapport?

Svar

Rapporten "Partikeludslip fra nye tunge køretøjer" er dags dato oversendt til FMPU. Rapporten er desuden blevet offentliggjort på Miljøstyrelsens hjemmeside (www.mst.dk).

COWI A/S har på foranledning af Miljøstyrelsen udarbejdet rapporten om partikeludslip fra nye tunge køretøjer.

Regulering i Euronormerne af partikeludslippet sker gennem regulering af partikelmassen (PM) i køretøjers udstødning. Indførelsen af Euronorm IV og V har reduceret partikelmassen i de tunge køretøjers udstødning med ca. 80 %.

Nyere forskning tyder på, at antallet af partikler, og ikke kun partikelmassen, har en betydning for sundhedseffekten. Da de små ultrafine partikler kun har en lille masse pr. partikel, er det muligt at sænke den samlede masse uden at sænke antallet af partikler. Det er en ulempe ved de nuværende Euronormer. Kommissionens forslag til Euronorm VI, der behandles i foråret 2008 indeholder krav til antallet af partikler i udstødningen, hvilket Danmark støtter.

Baggrunden for rapporten er den åbne høring, som FMPU afholdt den 21. november 2006 i forbindelse med behandlingen af miljøzonenlovforslaget. I høringen deltog bl.a. den tyske forsker Andreas Mayer.

Andreas Mayer præsenterede på høringen én måling, der viste, at antallet af ultrafine partikler fra en motor med Euronorm V er højere end fra en motor med Euronorm III. Disse målinger blev foretaget, mens motoren kørte for fuld kraft. Andre målinger af Andreas Mayer samt målingerne fra CONCAWE-studiet viser markant færre partikler fra Euro V end fra Euro III, når motorerne kører ved lav eller middel belastning. Den gennemsnitlige udledning af partikler fra lastbiler findes ved at vægte målingerne i forhold til normal

kørsel (et såkaldt køremønster). COWI har udført denne beregning efter at have modtaget de faktiske måleværdier fra Andreas Mayer. Disse tal var ikke tilgængelige i efteråret 2006. Resultatet viser, at de Euro IV og Euro V motorer, som Andreas Mayer målte på, i gennemsnit havde et udslip af ultrafine partikler, der ligger omkring 70 % lavere i forhold til Euro III. Dette svarer til det resultat, som CONCAWE tidligere var kommet frem til, og som lå til grund for afvisningen af kravet om eftermontering af filtre på Euro IV og V køretøjer.

Rapporten giver således ikke anledning til at ændre på konklusionerne fra efteråret 2006.

Jeg vil gerne benytte lejligheden til at gøre status over de initiativer som Miljøministeren lovede i forbindelse med drøftelserne af miljøzonestovfor-slaget:

1. Etableringen af en principgodkendelsesordning for SCR-katalysatorer med udgangen af 2007. Dette arbejde står Færdselsstyrelsen for i samarbejde med Miljøstyrelsen samt de danske producenter. Efter en konstruktiv dialog med branchen er der nu udarbejdet et forslag til en ordning. Ordningen forventes iværksat inden udgangen af 2008.
2. En undersøgelse af den miljømæssige effekt af eftermontering af SCR-katalysatorer på tunge køretøjer. Rapporten med undersøgelsens resultater blev oversendt den 3. juli 2007. Miljøstyrelsen har jf. redegørelsen til udvalget i forbindelse med rapporten bedt DMU om at opdatere beregningerne. De opdaterede beregninger forventes oversendt til udvalget inden påske og vil i øvrigt indgå i det kommende NO₂-virkemiddelkatalog.
3. En evaluering af mulighederne for at stille krav til varebiler vil blive præsenteret i efteråret 2008.
4. Indsamling af relevant viden om partikeludslip fra Euro IV og Euro V. Rapporten er dags dato oversendt til FMPU.

Vi står overfor væsentlige udfordringer i forhold til luftkvaliteten i de større byer. Luftkvaliteten skal forbedres både i forhold til partikler og NO₂. En af mulighederne er at se på en videreudvikling af miljøzonerne. Derfor skal virkemiddelkataloget for NO₂, som regeringen vil præsentere i efteråret 2008, indeholde virkemidler, der retter sig mod andre emissioner end blot NO₂. Desuden skal den nævnte evaluering af mulighederne for at stille krav til varebiler indgå i arbejdet.

Når resultaterne fra undersøgelserne foreligger, vil jeg invitere alle partier til en drøftelse om videreudvikling af miljøzonerne.