

European Commission
Secretariat-General (SGR2)
B-1049 Brussels
BELGIUM



2. Marts 2009



Indsigelse mod at udsætte den danske frist for opfyldelse af PM₁₀-grænseværdien.

Den danske stat har i sit brev til Europa-Kommissionen d. 31. oktober 2008 bedt om udsættelse af fristen for at opfylde grænseværdien for partikler (PM₁₀) jf. artikel 22 i direktiv 2008/50/EF.

Forudsætningen for at få udsat fristen for opfyldelse af grænseværdien for PM₁₀ er ifølge artikel 22 i direktiv 2008/50/EF stk. 2, at den danske stat godtgør, at der på nationalt, regionalt og lokalt plan er truffet alle hensigtsmæssige foranstaltninger for at overholde fristerne.

Grænseværdien for PM₁₀, hvoraf 40-50 % stammer fra den lokale trafik kan ud fra den danske Miljøstyrelses egne nøgleværdier kun opfyldes ved at indføre trafikbegrænsninger i København, så trafikken begrænses med 20-30 %. Trafikbegrænsninger af den størrelsesorden kan oplagt opnås via kørselsafgifter. Imidlertid har et folketingsflertal nedstemt forslaget om at indføre kørselsafgifter i København uden at stille andre forslag, der reducerer trafikken. Samtidig har folketingsflertallet nægtet Københavns Kommune at indføre miljøzoner med partikelfilterkrav til varebiler og persondieselmotorer. Et folketingsflertal har derved aktivt forhindret, at København opfylder grænseværdien for PM₁₀. Den danske stat kan altså ikke godtgøre, at der på nationalt, regionalt og lokalt plan er truffet alle hensigtsmæssige foranstaltninger for at overholde fristerne, tværtimod. Derfor kan Danmark ikke leve op til forudsætningerne for at få udsat fristen for at opfylde grænseværdien for PM₁₀ ifølge artikel 22 i direktiv 2008/50/EF stk. 2. Danmark skal således ikke have den ønskede udsættelse.

Endelig skal fremhæves, at grænseværdien for PM₁₀ har været overskredet i København siden 2005 og grænseværdien plus tolerancemargen siden 2003, så folketingsflertallet har haft tilstrækkelig tid til at tillade kørselsafgifter eller andre foranstaltninger, der ville muliggøre overholdelse af grænseværdien for PM₁₀. København har længe ønsket kørselsafgifter og filterkrav til varebiler og persondieselmotorer.

Afslutningsvis skal påpeges en alvorlig regnefejl i det bilag til Europa-Kommissionen, som er vedlagt Danmarks meddelelse om udsættelse af fristen for PM₁₀. Regnefejlen giver ifølge Miljøstyrelsens egne værdier en overvurdering af effekten af mere strikse miljøzoner med 115 %. Rettes fejlen er strikse miljøzoner ikke tilstrækkeligt til at opfylde grænseværdien. Intet tyder derfor på, at Danmark kan opfylde PM₁₀-grænseværdien i hverken 2010 eller 2011. Miljøstyrelsen har erkendt fejlen.

Forklaring af regnefejl (jf. bilaget til Danmarks henvendelse vedr. udsættelse af fristen for PM₁₀)

Som beskrevet i *Konklusionen* i bilaget er en manko på 3 µg/m³ for at nå ned på en årsmiddelværdi på 32 µg/m³, svarende til 35 overskridelser af døgnmiddelværdien på 50 µg/m³. Det regner Miljøstyrelsen med at nå via mere strikse miljøzoner, hvor der er filterkrav til varebiler og persondieselmotorer (jf. s. 9). Det er dog yderst tvivlsomt om dette er realistisk inden 2011, da det kræver en lovændring, der hidtil ikke har været folketingsflertal for. Men selv hvis der indføres filterkrav til vare- og persondieselmotorer, så kan målet ikke nås. Ifølge Miljøstyrelsen står varebiler og personbiler for under 1,4 µg partikler/m³, og kan derved slet ikke levere den reduktion på 3 µg partikler/m³, som er nødvendig, og som det fejlagtigt fremgår af notatet. Reduktionen overvurderes altså med 115 % [(3-1,4)/1,4] og Danmark vil ikke kunne leve op til PM₁₀-grænseværdien (50 µg/m³, max. 35 overskridelser) hverken i 2010 el. 2011, som det fejlagtigt fremgår af henvendelsen. Den danske stat har ikke givet korrekte oplysninger.

Mvh. Kåre Press-Kristensen, civilingeniør, Ph.D.
Det Økologiske Råd, Blegdamsvej 4B, 2200 København N, Danmark.

Brevet skrives på vegne af følgende danske grønne organisationer: Det Økologiske Råd, Agenda 21 Grøn Nørrebro, Danmarks Naturfredningsforening, NOAH Trafik og Dansk Cyklistforbund.