

## **Miljøministerens besvarelse af spørgsmål P-T og AG-AH stillet af Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg**

### **Spørgsmål AG**

Vil ministeren sikre, at det ikke bliver nødvendigt at vente på EU-regler, der gør det forbudt (2011) at sælge/købe dieslbiler uden filter, og ændre afgifterne markant således, at biler uden lukkede filtre bliver markant dyrere?

### **Spørgsmål AH**

Vil ministeren kommentere artiklen "Bilos skader dna i fostre "bragt på" Videnskab.dk "den 16. november 2009 og oplyse, hvordan regeringens lufthandlingsplan generelt og i kommende lovgivning specielt om miljøzoner og andre foranstaltninger til at nedbringe luftforureningen i byerne tager højde for denne nye viden, som bekræfter tidligere antagelser?

### **Spørgsmål P**

Vil ministeren i et kommende samråd redegøre for, hvilke konkrete initiativer regeringen agter at tage for at forbedre luftmiljøet, herunder konkrete initiativer med

henblik på at forstærke den miljøteknologiske udvikling samt opstramning af grænseværdier for emissioner og luftkvalitet?

### **Spørgsmål Q**

Hvornår forventer ministeren, at regeringens lufthandlingsplan bliver færdig efter at være forsinket siden foråret, og kan ministeren oplyse, hvad forsinkelsen skyldes?

### **Spørgsmål R**

Hvad kan ministeren oplyse om indholdet af lufthandlingsplanen?

### **Spørgsmål S**

Hvad agter ministeren at foretage sig på baggrund af, at EU har afvist ministerens ønske om at udsætte fristen for at opfylde fælleseuropæiske krav til luftkvaliteten i byerne (partikler)?

### **Spørgsmål T**

Kan ministeren bekræfte vurderingen fra Danmarks Miljøundersøgelser (DMU) om, at stramning af miljøzonereglerne ikke vil være tilstrækkeligt til at opfylde EU's grænseværdier for partikler og kvælstofdioxid, og hvad agter ministeren at foretage sig på baggrund af denne faglige vurdering?

## **Svar**

Da de syv spørgsmål er delvis overlappende, vil jeg gerne besvare spørgsmålene samlet.

Der skal ikke herske tvivl om, at regeringen mener at spørgsmålet om luftforurening er af afgørende betydning, og deler bekymringen for de miljø- og sundhedsmæssige konsekvenser af luftforureningen. Herunder også overskridelser af partikelforureningen i de store byer, som vi skal snakke om i dag.

Jeg vil indledningsvis gerne slå fast, at ca. 60-80 % af den samlede luftforurening i Danmark blæser ind over grænserne. En fælles europæisk indsats er derfor påkrævet. Her har Danmark været i front, når der skulle forhandles om nye skrappe miljøvilkår i såvel EU som globalt.

Det seneste eksempel, er IMOs nye skærpede krav til luftforurening fra skibe. Derfor er Danmark også blandt de lande, der ser frem til, at EU-Kommissionen kommer på banen med forslag til nye ambitiøse mål for luftforurening i Europa.

Vi vil naturligvis blive i front, og det kræver handling både i EU, globalt, nationalt og lokalt.

Et andet væsentligt problem er danskernes brug af brændeovne. Også her har regeringen gennemført en ambitiøs politik. Der er foreløbigt kommet regler for alle nye brændeovne og mange ældre brændekedler er blevet skrottede.

Jeg nævner blot den grænseoverskridende forurening og de mange brændeovne for at få

proportionerne i orden – ikke for at forklejne dagens problemstilling.

Vi har faktisk et godt udgangspunkt; luften i byerne er blevet meget renere siden vi begyndte at måle i 1980'erne. Siden 1990 er blandt andet svovldioxid-forureningen (SO<sub>2</sub>) reduceret med 86 % og tilsvarende er bly reduceret med cirka 95 %. Vi kan heldigvis også se, at der på landsplan er blevet færre overskridelser af EU's grænseværdier for partikler.

Hvor vi i 2006 så overskridelser to steder i København og et sted i Odense og Aalborg, så er der i det seneste år kun målt overskridelser langs én gadestrækning i hovedstaden. Endvidere er der sket et fald i antallet af dage, hvor grænseværdien overskrides. I dag overholder vi målet for den såkaldte "årsmiddelværdi", og målet for døgnværdierne overskrider vi kun 15-20 dage om året. Partikelforureningen

har således en klar faldende trend. Det er positivt.

Vi er i dag nærmest kommet til at tage disse væsentlige fremskridt for givet. Det er de naturligvis ikke – det har krævet politisk handling.

Men vi ved godt, at transportsektoren er den primære kilde til den luftforurening i byerne, som vi selv kan gøre noget ved. Derfor er det også i transportsektoren, vi skal finde flere forbedringer.

Regeringen har derfor iværksat en bred vifte af tiltag, der alle bidrager til renere luft. Det står i dag klart for alle, at det ikke har været nok. Derfor fortsætter regeringen indsatsen, for målet er bedre luftkvalitet. Og det er et mål vi vil nå.

Vi vil holde fokus på de områder, hvor vi skal nå endnu videre: nedbringelse af partikler og kvælstofdioxid (NO<sub>2</sub>) i de store byer. Det er her, vi selv har muligheden for at gøre en forskel.

De oprindelige miljøzoner, som vi vedtog i 2006, var et tigerspring i den rigtige retning. Men det er også vurderingen i både Miljøstyrelsen og Danmarks Miljøundersøgelse, at EU's skrappe NO<sub>2</sub>- og partikelgrænseværdierne ikke nås med de nuværende miljøzoneregler, der alene gælder for de tunge køretøjer.

Derfor har vi nu taget det næste skridt i en handlingsplan, der skal sikre endnu renere luft, der hvor forureningen er størst. Det gør vi i form af en luftkvalitetsplan, som er rettet direkte mod at nedsætte partikelforureningen i København og Frederiksberg, hvor forureningen i dag er størst.

Luftkvalitetsplanen bygger for det første videre på de positive erfaringer med miljøzonerne.

Planen lægger op til, at byerne kan kræve partikelfiltre på de ældste varebiler. Det giver en klar konkret gevinst her og nu.

Samtidig åbnes der op for, at flere byområder, der har dokumenterede luftforureningsproblemer, kan indføre miljøzoner.

Et andet vigtigt initiativ er de nye regler for grønne taxier. Der stilles nu krav om, at alle nye taxier fra 15. september 2009 skal leve op til de nyeste Euronormer. Udover at de skal være energieffektive, skal de også have et partikelfilter og et lavt udslip af kvælstofoxider (NO<sub>x</sub>).



Et tredje initiativ betyder, at dieselbiler uden filtre fremover pålægges en afgift. Vi har tidligere givet et fradrag til dieselbiler med filter.

Regeringen har nu for yderligere at fremme miljørigtige køretøjer også indført et tillæg til vægt- og ejerafgiften på 1.000 kr. årligt til de dieselpersonbiler, som ikke har et filter.

Et egentligt forbud mod salg af dieselbiler uden partikelfilter har også været nævnt, men her vil jeg bare sige, at det vil være i modstrid med EU-retten. Holland har forsøgt at indføre et sådant forbud, men har modtaget dom for, at det ikke er lovligt.

Med rækken af afgiftsbegunstigelser og tillæg, har Danmark nu udnyttet de muligheder, der er indenfor EU-lovgivningen for at fremme de nye EU-normer og salget af dieselbiler med partikelfilter.

Forventningen er, at den nye afgift vil få mange til enten at skifte den ældre, mere forurenende bil ud med en ny miljøvenlig bil eller til at eftermontere partikelfilter. Endvidere må det forventes, at salget af nye biler uden partikelfilter falder yderligere.

Et fjerde initiativ handler om, at vi i fremtiden skal have en mere grøn transportpolitik. Det betyder bl.a., at regeringen vil indføre en forbedring af den kollektive trafik og cykeltrafikken. Men også, at vi kommer til at se en ny grøn kørselsafgift. Vi skal gøre det billigere at købe en miljørigtig bil og samtidig gøre det dyrere at køre i bil. Og gerne med en pris, der afspejler, hvor meget de forurener.

Vi har sigtet mod en luftkvalitetsplan, som ikke bare indeholder hensigtserklæringer, men konkrete initiativer, der vil føre til klare og

mærkbare forbedringer af luften i København og Frederiksberg.

Det betyder også, at de helbredseffekter, der er forbundet partikulær luftforurening mindskes. Artiklen om, at bilos skader DNA i fostre understreger endnu en gang betydningen af de initiativer, som regeringen har iværksat for at begrænse partikelforureningen.

Igen vil jeg dog nævne, at luften i Danmark er renere i dag, end i de seneste mange år. Det er vigtigt at holde fast i. Sundhedsbelastningen fra luftforureningen har således været faldende de seneste mange år, og er det fortsat.

Selvom der er sket markante forbedringer, er det stadig en udfordring for de fleste lande i EU at leve op til luftkvalitetsdirektivet.

Faktisk er der i dag kun to lande, der ikke overskrider grænseværdien for partikler: Irland og Luxembourg. Det betyder at 25 EU-lande ikke opfylder direktivet.

Dette er et bevis på, at direktivets krav er skrappe. Og det er jeg sådan set glad for Danmark har presset på for ambitiøse mål.

Ved revisionen af luftkvalitetsdirektivet lagde vi blandt andet vægt på, at der skulle være en ansøgningsproces i forhold til udsættelserne af grænseværdierne.

Ansøgningsprocessen skal sikre at alle landene i EU fremlægger konkrete planer, der sikrer at målene nås.

Det er netop derfor, at vi inden længe sender en luftkvalitetsplan med vores konkrete initiativer til EU.

Kommissionen har sendt Danmark en åbningsskrivelse, der tager udgangspunkt i den ansøgning om udsættelse tilbage fra oktober 2008, og som blev afvist af Kommissionen i juli 2009.

Siden har vi udarbejdet den luftkvalitetsplan, som netop har været i offentlig høring. Miljøstyrelsen er i gang med at vurdere de hørings svar, der er kommet. I pressen er nogle af høringssvarene blevet omtalt. Når høringssvarene er bearbejdet vil luftkvalitetsplanen blive gjort færdig og sendt til Kommissionen, og jeg har en klar forventning om, at Kommissionen vil acceptere planen.

Luftkvalitetsplanen for partikler vil blive fulgt op med yderligere tiltag næste år. Miljøstyrelsen arbejder på at lave en luftkvalitetsplan for kvælstofdioxid (NO<sub>2</sub>) samt iværksætte nye

initiativer på brændeovnsområdet, og i forhold til andre mindre fyringsanlæg, der hovedsageligt fyres med brænde og anden biomasse.

Som opfølgning på et beslutningsforslag fra sidste efterår vil jeg gerne invitere udvalget til en teknisk gennemgang i januar af det NO<sub>2</sub> virkemiddelkatalog som udvalget har fået tilsendt. Virkemiddelkataloget skal danne grundlaget for den luftkvalitetsplan for NO<sub>2</sub>, som skal komme i 2010.

Initiativerne på brændeovnsområdet følger op på resultaterne af især de 11 projekter, der er igangsat under regeringens ordning for renere brændefyring. Målet er, at vi kan forstærke bindsatsen overfor den store del af luftforureningen der kommer fra brændeovne.

I forhold til udvikling af nye og mere effektive løsninger i indsatsen mod luftforurening, så

er luft et af de prioriterede områder i den brede politiske aftale, alle partier har indgået om fremme af miljøteknologi.

På det korte sigt er vi allerede i gang med at indføre de initiativer, som indgår i luftkvalitetsplanen for partikler. Det gælder miljøzoner, grønne taxier, grønne afgifter mv. Det er helt konkrete initiativer som målbart giver bedre luftkvalitet. Derfor er det min forventning, at vi over de næste år til stadighed ser en forbedring af luften i byerne til gavn for rigtig mange danskere. Dermed fortsætter vi det lange seje træk, hvor luftforureningen løbende reduceres.

Til sidst vil jeg gerne igen minde om den udfordring vi står overfor, hvor 60 - 80 % af luftforureningen kommer til os udefra. Det betyder, at selvom vi fjernede alle biler i København – ja selvom vi lukkede helt ned for

Danmark, så ville vi fortsat have både luftforurening og negative sundhedseffekter heraf. Løst anslået ville vi altså for eksempel have omkring 1,3 mio. dage med begrænset aktivitet eller sygedage pga. luftvejssygdomme (altså ca. 70 % af det nuværende skøn) ud af de 1,8 mio. dage, der blev opgjort i regeringens partikelredegørelse fra 2003. Eller 1,4 mio. dage, hvis man tager udgangspunkt i 2 mio. sygedage som Finansudvalget har stilet spørgsmål til finansministeren om.

Dette understreger, at det ikke kun er den nationale indsats, der er vigtig, men at også internationale indsats er en helt afgørende del af indsatsen for ren luft.