

Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg
Christiansborg
1240 København K

J.nr. MST-501-00250

Den 5. marts 2010

Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg har i brev af 12. januar 2010 stillet følgende spørgsmål nr. 258 (alm. del), som hermed besvares. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Ida Auken (SF).

Spørgsmål nr. 258

Ministeren bedes fremlægge beregninger vedr. sundhedseffekten af lukkede vs. åbne partikelfiltre på alle dieselkøretøjer, undtagen personbiler i byområderne, hvor der påtænkes miljøzoner - herunder skøn for antallet af:

- for tidlige dødsfald
- sygedage
- kræftfremkaldende stoffer i luften
- små hhv. store partikler
- astma og andre luftvejsslidelser
- andre relevante sundhedseffekter

Svar

Miljøstyrelsen har vurderet de samfundsøkonomiske og sundhedsmæssige effekter af åbne og lukkede partikelfiltre på samtlige dieselvarebiler, som kører til/i byerne, hvor der påtænkes miljøzoner. Da der har været begrænset tid til vurderingen, må denne alene ses som et skøn over effekterne. Beregningerne er dog mere detaljerede end de skøn, der er oplyst i svarene på spørgsmål under behandlingen af L 24.

I vurderingen er gevinster og omkostninger ved at påmontere partikelfiltre på varebiler af euro norm 0, 1, 2, 3 og 4 beregnet. Vurderingen dækker perioden 2010 – 2030, tager udgangspunkt i miljøzonen i København og Frederiksberg, og er baseret på rapporten "Effekter af miljøzonekrav på person- og varebilmarkedet", COWI, marts 2009. Den samlede effekt for alle større byer i Danmark, hvor der påtænkes miljøzoner, er fundet ved at skalere bilbestanden for København og Frederiksberg med en faktor 2. Det er hermed antaget, at kørsel med dieselvarebiler i Odense, Århus og Ålborg til sammen har ca. det samme omfang som i København og Frederiksberg. Det lægges endvidere til grund, at 70 % af kørslen i de berørte varebiler foregår i byer, mens den resterende kørsel foregår udenfor byer.

I vurderingen af de samfundsøkonomiske omkostninger lægges DMU's beregningspriser fra 2008 til grund. Priserne er her angivet til 96 kr./kg PM 2,5 udenfor byen og 154 kr./kg i byerne. Åbne partikelfiltre antages at fjerne 30

% af partikelemissionen og koste 6.000 kr., mens lukkede partikelfiltre antages at fjerne 95 % af partikelemissionen og koste 16.000 kr.

Med udgangspunkt i ovenstående forudsætninger har Miljøstyrelsen vurderet gevinster og omkostninger for perioden 2010-2030 for henholdsvis lukkede og åbne partikelfiltre således:

	Lukkede partikelfiltre		Åbne partikelfiltre	
	I alt	Per bil	I alt	Per bil
	Mio. kr.	kr.	Mio. kr.	kr.
Gevinst	217		68	
Omkostning	1757		659	
Netto velfærdsøkonomisk gevinst	-1540		- 591	
<i>Heraf bidrag fra:</i>				
Euro norm 0	-45	-1600	- 18	-626
Euro norm 1	- 89	-1820	- 34	-707
Euro norm 2	- 173	-3278	- 67	-1269
Euro norm 3	- 537	-4528	- 206	-1737
Euro norm 4	- 698	-5696	- 266	-2171

Lukkede partikelfiltre på dieselvarebiler giver det største velfærdsøkonomiske underskud på omkring 1,5 mia. kr., mens åbne partikelfiltre giver et velfærdsøkonomisk underskud på ca. 590 mio. kr. Tabellen viser, at partikelfiltre giver tab for alle Euro normer. Bidraget pr. bil er fundet ved at dividere det totale tab med antal biler i Euro klassen i 2010.

De beregnede sundhedseffekter ved montering af åbne og lukkede partikelfiltre fremgår af følgende tabel, idet det bemærkes, at de estimerede sundhedseffekter gælder for hele perioden 2010-2030.

Sundhedseffekter i alt 2010 – 2030	Lukkede partikelfiltre	Åbne partikelfiltre
Undgåede tabte leveår	357	113
Antal færre tilfælde af KOL (bronchitis)	34	11
Antal færre sygedage	32.002	10.106
Antal færre tilfælde af lungekræft	6	2

Det skal understreges, at beregningspriserne for de samfundsøkonomiske omkostninger af emissioner af PM_{2,5} er baseret på stationære kilder. Beregningspriser for emissioner fra vejtransport vil være noget højere og kan medføre betydelige forskydninger i beregningerne af de samfundsmæssige gevinster og de afværgede sundhedseffekter. Det forventes at DMU fremkommer med revurderede beregningspriser i 2010.

