



Miljøministeriet  
Miljøstyrelsen

Miljøteknologi  
J.nr. 001-07961  
Ref. kaasm/clf  
Den 31. oktober 2012

## **Miljøministerens besvarelse af spørgsmål r. G stillet af Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg**

### **Spørgsmål G**

Vil ministeren redegøre for, hvilke andre initiativer hun vil tage for at sikre ren luft i København, når det forventede lovforslag om Ren Luft zoner (miljøzoner) ikke indgik i lovkataloget for folketingsåret 2012-13?

### **Svar**

Lad mig springe direkte ud i besvarelsen ved at gentage, hvad jeg allerede har sagt flere gange før.

For det første skal og vil vi sikre ren luft til København – og i øvrigt også andre byer i Danmark. Det fremgår klokkeklart af Regeringsgrundlaget. Luftforurening er et problem

som regeringen er meget optaget af at gøre noget ved. Vi vil give de største byer større frihed til at etablere effektive ren-luftzoner - som en forbedring af de nuværende miljøzoner – og vedtage krav til luftkvaliteten og virkemidler til at opnå den. Men det, at ren luftzoner ikke er med i lovkataloget nu, kan altså ikke udlægges som en ændring af regeringens ambition. Det er en mistolkning.

For det andet vil jeg gerne understrege, at ren luft er meget mere end renluftzoner. Skal vi sikre ren luft – og det skal vi! – så er der brug for flere forskellige virkemidler. Også derfor giver det god mening at få Trængselskommissionens oplæg med i arbejdet for ren luft, så vi får et samlet overblik over de virkemidler der er i spil.

Ren luft er en vigtig ressource på lige fod med rent vand. Vi har en forpligtelse til kontinuerligt at

sikre den rene mulige luft til gavn for danskerne og særligt til gavn for vores børn.

Ren luft handler ikke blot om at overholde EU-grænseværdier for bestemte stoffer. WHO har fastslået, at dieselos er kræftfremkaldende, en svensk rapport har for nylig vist os at lungekapaciteten hos børn, der er opvokset i meget trafikerede områder, kan være nedsat med op til 20 %.

Vi redder menneskeliv, øger livskvaliteten og sparer sundhedsmkostninger ved at forbedre luftkvaliteten, uanset om vi befinder os over eller under EU's grænseværdier.

Trafik og trængsel er en væsentlig kilde til forureningen. DCE har i en ny rapport vist, at trafikmængde og NO<sub>x</sub> forurening hænger meget direkte sammen. 10 % reduktion i trafikken giver 10 % reduktion i NO<sub>x</sub> forureningen.

DCEs rapport viser også, at partikeludstødningen kan reduceres betydeligt med forskellige typer renluftzoner. Det afhænger af hvilke og hvor mange køretøjer, der omfattes.

DCEs resultater er blevet præsenteret for Trængselskommissionen så kommissionen kan bruge disse som grundlag for deres anbefalinger. Jeg har også sendt rapporten til Miljøudvalget.

Som bekendt har jeg valgt at vente på, at Trængselskommissionen til januar kommer med sit løsningskatalog. Det giver en mindre forsinkelse men til gengæld får vi bedre grundlag end ellers.

Miljøstyrelsen er i tæt dialog med Trængselskommissionen og med Københavns Kommune om den kommende indsats på området.

Jeg glæder mig til – til januar - at se kommissionens løsningskatalog over forslag, der kan begrænse både trængsel og luftforurening.

Men det er ikke gjort med at fokusere på vejtrafik og trængsel. Der skal ses på et bredere spektrum af tiltag i en ambitiøs luftpolitik. Flere andre kilder bidrager til luftforureningen og der er andre værktøjer end renluftzoner, som skal i spil.

Derfor er Miljøstyrelsen nu i fuld gang med at vurdere flere tiltag, som vil bidrage til at forbedre luftkvaliteten. For eksempel:

- Landstrøm til skibe.
- Mulighed for at stille miljøkrav til arbejdsmaskiner.
- Muligheder for at reducere forureningen fra toge.
- En revision af brændeovnsbekendtgørelsen.

- Udvikling af fremtidens grønne transportformer.

Alle virkemidler skal vurderes. Og ikke kun nationale.

For virkelig at løse luftudfordringer er vi nødt til at gøre en aktiv indsats ud over landets grænser.

Hele 75 % af partikelforureningen i byerne kommer udefra. Regeringen har derfor klart for øje, at vi skal påvirke hvad EU Kommissionen måtte foreslå og vi følger tæt hvad de andre lande måtte have af synspunkter.

EU-Kommissionen fremlægger i 2013 en hel pakke med nye elementer til EU's luftpolitik. Der er særligt to elementer heri, som jeg har særlig opmærksomhed på.

1. For det første direktivet for nationale emissionslofter – det såkaldte NEC-direktiv - som skal revideres med nye lofter gældende for 2025 eller 2030.

Det er nødvendigt, at alle lande reducerer deres emissioner kraftigt. Partikelkoncentrationen i danske byer kommer i stadig større grad fra Tyskland, Polen og UK. Vi skal derfor ved revisionen af NEC direktivet målrettet arbejde hen imod at nedbringe de bidrag vi får fra disse kilder.

2. For det andet, EU's produktkrav.

Givet den store succes som euro-normerne har været for reduktion af emissionerne fra de vejgående køretøjer (biler, lastbiler osv), så er det relevant at presse på, når EU forhandler nye krav og standarder for arbejdsmaskiner, brændeovne og andre produkter, så de bliver ambitiøse og brugbare for os.

Under det danske EU formandskab lykkedes det at opnå enighed om en aftale der vil mindske svovlindholdet i skibes brændstof og dermed forureningen fra skibe. Vi skal videre derfra. Forurening fra skibsfarten i Nordsøen og Østersøen bidrager også til baggrundsforureningen i byerne. Vi arbejder for øjeblikket på at få udarbejdet forslag til IMO – den internationale maritime organisation – om NOx begrænsninger i Østersøen og Nordsøen.

Danmark er og skal være med til at sætte et højt ambitionsniveau for revisionen af EU's luftpolitik og et højt ambitionsniveau for reduktion af skibsfartens emissioner. Både fordi vi selv har brug for det, og fordi det udgør et potentielt marked for Danmark. Vi skal præge rammerne for udviklingen af nye grønne teknologier – det vil også give et eksportpotentiale for danske virksomheder.



Ren luft handler som sagt om andet og mere end trafik. Ren luft handler også om at skabe attraktive byer, rammer for sunde mennesker. Dette vil jeg også have med i en sammenhængende luftindsats.

Jeg ser frem til at fremlægge en ren luft ”pakke”, der kan give virksomheder, kommuner og borgere bedre vilkår til at få ren luft. Og jeg vil arbejde både lokalt, nationalt og internationalt.

Det er meget vigtigt for mig, at en ren luft pakke er udarbejdet med et bredt input fra og inddragelse af flere aktører. Jeg har allerede en god dialog med Københavns Kommune, og jeg vil gerne udbrede denne til andre byer, samt inddrage andre vigtige aktører, som kan hjælpe os med at sikre den rene luft til alle.

Det er også vigtigt for mig som minister, at de beslutter vi træffer om ren luft sker på et ordentligt grundlag. Så luftpolitikken ikke bliver et spørgsmål mellem ”for-eller-imod” renluftszoner eller ”for-eller-imod” brændeovne. Det gavner hverken borgerne eller luftsagen. Jeg vil derfor lægge vægt på at der er regnet effekt og økonomi på de virkemidler jeg vil fremlægge, så vi får et så oplyst og sammenlignet grundlag som muligt at træffe beslutning på.

Med andre ord: En ambitiøs luftpolitik skal være baseret på solide vurderinger af effekter på såvel miljø og sundhed, som privatøkonomi og samfundsøkonomi.

Og det er det grundlag vi er i fuld gang med at etablere.