



Miljøministeriet

Folketingets Miljø- og Fødevareudvalg
Christiansborg
1240 København K

2021-5123
Den 24. marts 2021

Miljøministerens besvarelse af spørgsmål nr. 985 (MOF alm. del) stillet 2. marts 2021 efter ønske fra Rasmus Nordqvist (SF).

Spørgsmål nr. 985

"Vil ministeren sende en detaljeret redegørelse for, hvorfor estimatet af helbredsomkostningerne ved udledning af ammoniak er mere end halveret fra "Miljøøkonomiske Beregningspriser for emissioner 2.0" fra 2018 til "Miljøøkonomiske Beregningspriser for emissioner 3.0" fra 2019, og om der fremover kan forventes så store udsving i beregningspriserne fra år til år?"

Svar

Miljøministeriet har i besvarelsen af spørgsmålet henvendt sig til Aarhus Universitet, DCE, som udarbejder de *Miljøøkonomiske Beregningspriser*. DCE oplyser følgende:

"Estimatet af helbredsomkostninger og beregningspriser ved udledning af luftforurening er baseret på beregninger med luftforureningsmodellen DEHM og med EVA systemet, som beskrevet i både Miljøøkonomiske beregningspriser for emissioner 2.0 (MBE2.0) og Miljøøkonomiske beregningspriser for emissioner 3.0 (MBE3.0). Beregningerne, der ligger til grund for de to notater, er baseret på to forskellige opgørelser af udledningerne af luftforurening. I MBE2.0 er DEHM beregningerne baseret på en udledningsopgørelse for 2008, hvorimod beregningerne i MBE3.0 er baseret på en udledningsopgørelse for 2015.

Det er partikler med en diameter mindre end 2,5 µm (PM_{2,5}), der har størst betydning i beregning af helbredseffekter, og ammoniakudledninger bidrager til koncentrationen af PM_{2,5}, fordi ammoniak reagerer i atmosfæren med bl.a. med svovldioxid, kvælstofoxider og andre komponenter og derved danner ammonium-sulfat og ammonium-nitrat. Omdannelsen af ammoniak til sulfat-, og nitratholdige partikler er direkte afhængig af de tilgængelige mængder af svovldioxid og kvælstofoxider i atmosfæren, og når disse er reduceret, reduceres også mængden af PM_{2,5} dannet ud fra ammoniak. Skibstrafik er en af de største kilder til svovldioxid i luften, og svovlindholdet i brændsler i skibstrafikken er blevet reguleret gennem blandt andet SECA (Sulphur Emission Control Area). Frem til 2010 var grænsen 1,50 % svovl, i perioden 2010-2014, 1,0 % svovl, og fra 2015 er det reduceret til 0,10 % svovlindhold i brændsler i SECA områderne, der også tæller Østersøen, Nordsøen og de Indre Danske Farvande.

I praksis er mængden af svovldioxid i luften over Danmark reduceret med ca. 40% i perioden fra 2008 til 2015. Derudover er udledningerne af kvælstofoxider gået ned i samme tidsperiode som følge af tiltag til begrænsning af udledninger i blandt andet trafiksektoren. Årsagen til forskellen mellem de to estimater af helbredsomkostninger ved udledninger fra landbrugssektoren skal således findes i den ændrede kemiske sammensætning af atmosfæren.

Fremadrettet er der på internationalt plan lagt op til yderligere reduktioner af svovlindholdet i skibsbrændstof i de områder, som pt ikke er omfattet af SECA. Da der også i den kommende årrække i

forbindelse med den grønne omstilling kan forventes ændringer i emissionen af bl.a. ammoniak, er det derfor meget sandsynligt at nye beregninger med et andet basisår vil give ændrede estimater af helbredsomkostninger og derved beregningspriserne for emissioner.”

Lea Wermelin

/

Anne Sofie Munk Kruse