

## Talenotits - samråd om L 210

### Samrådsspørgsmål A til L 210

”Vil ministeren forklare, hvordan ministeren kan acceptere, at man ikke vælger lukkede filtre som minimumskrav og dermed en løsning som - jf. L 210 - svar på spørgsmål 74 - vil resultere i ca. tre gange færre tabte leveår og sygedage, end den løsning ministeren selv foreslår?”

### Samrådsspørgsmål B til L 210

”Vil ministeren forklare, hvorfor ministeren i dag ikke kan acceptere et samfundsøkonomisk tab ved de væsentligt mere effektive lukkede filtre, jf. L 210 - svar på spørgsmål 74, som svarer præcist til det tab ministeren tidligere, jf. L 210 - svar på spørgsmål 32, accepterede og lagde til grund for at pege på de ineffektive åbne filtre, og vil ministeren i forlængelse heraf oplyse, hvorfor ministeren ikke mener, at man bør stille minimumskrav om lukkede filtre i miljøzoner?”

### Samrådsspørgsmål C til L 210

”Vil ministeren redegøre for, hvorfor ministeren ikke mener, at det udover de sundhedsmæssige aspekter er relevant at afklare det erhvervsmæssige potentiale ved lukkede filtre, og vil ministeren forud for lovforslagets vedtagelse udarbejde det lovede notat om muligheder og begræns-

ninger ved henholdsvis åbne og lukkede filtre, jf. bl.a. L 210 - svar på spørgsmål 1 og 81, så notatet kan bidrage til et ordentligt beslutningsgrundlag for udvalgets behandling af lovforslaget? ”

### **Samrådsspørgsmål D til L 210**

” Vil ministeren redegøre for, hvorfor ministeren insisterer på at udarbejde og vedtage et lovforslag med udgangspunkt i grænseværdier, der - jf. ministerens eget udsagn - om kort tid vil være forældet i EU-regi på grund af et fælles ønske om at mindske forureningen med mindre partikler, jf. L 210 - svar på spørgsmål 78?”

### **Miljøministerens samlede besvarelse af spørgsmål A-D til L210 stillet af Folketingets Miljø- og Planlægningsvalg**

#### **Svar**

Tak for spørgsmålene, som jeg gerne vil besvare samlet. Og jeg vil starte med at ridse nogle centrale budskaber op.

Efter høringen af lovforslaget viste det sig uventet, at vi var i mål i forhold til EU's grænseværdier for partikelforurening – og

endda med en ganske pæn margin, som udvalget også tidligere er orienteret om.

Herefter stod det klart, at hovedudfordringen i forhold til vores EU-forpligtigelser var overskridelserne af grænseværdien for NO<sub>2</sub>. Og dette problem blev ikke løst med det lovforslag, der var i høring.

Derfor blev NO<sub>2</sub> delen pillet ud af lovforslaget, og vi fremsatte et lovforslag, som burde kunne opnå bred enighed: nemlig en skærpeelse af håndhævelsen i de nuværende zoner, miljøzonemærker på udenlandske køretøjer og en mulighed for hurtigt at kunne gribe ind, hvis der skulle ske nye overskridelser af grænseværdierne for partikler. Det var det jeg under 1. behandlingen kaldte at udvise 'rettidigt omhu', og det er det, der er min begrundelse for at holde fast i lovforslaget.

Med hensyn til de mere specifikke spørgsmål vil jeg gerne starte med at slå fast, at den beregning af de samfundsmæssige konsekvenser, der ligger til grund for svaret på spørgsmål 74, tager udgangspunkt i de forudsætninger, der oplyses af spørgeren.

Som bekendt afhænger resultatet af et regnestykke af forudsætningerne, og Miljøstyrelsen vurderer ikke, at de angivne forudsætninger er realistiske.

Styrelsen har tidligere – med udgangspunkt i en arbejdsrapport fra COWI - regnet på effekten af at indføre miljøzoner for vare- og personbiler. Disse beregninger blev offentliggjort sammen med luftkvalitetsplanen for partikler i efteråret 2009.

Som det er understreget i de svar, der er givet til udvalget, var DMU's beregningspriser for

partikelforurening i den lave ende, når man skulle regne på tiltag rettet mod luftforurening fra trafik. Derfor foretog Miljøstyrelsen også en følsomhedsanalyse, blandt andet baseret på beregningspriser, der anvendes af Transportministeriet, og som ligger på samme niveau, som dem der nu foreligger fra DMU.

Den samlede konklusion var, at miljøzoner for ældre varebiler er den model, der har den bedste samfundsøkonomi, og baseret på de høje tal for partikelforurening fra trafik giver de et samfundsøkonomiske overskud i København og Frederiksberg.

De nye tal fra DMU ændrer ikke på denne konklusion.

De nye beregningspriser fra DMU kan anvendes til at vurdere den samfundsøkonomiske effekt af eftermontering af forskellige typer af

partikelfiltre, og det er klart, at de nye tal stiller de lukkede partikelfiltre bedre i en samfundsøkonomisk vurdering.

Der skal ikke være tvivl om, at lukkede partikelfiltre også efter Miljøstyrelsens opfattelse er den mest effektive teknologiske løsning.

Men det der er vigtigt er, at vi også må forholde os til, hvad der er praktisk muligt i forhold til de køretøjer, der allerede er på markedet. Her er åbne partikelfiltre en teknologi, der efter Miljøstyrelsens og Trafikstyrelsens opfattelse kan eftermonteres på en brede vifte af køretøjer. Det er samtidig vurderingen, at det som hovedregel ikke er teknisk muligt at eftermontere lukkede partikelfiltre på en stor del af varebilerne – det gælder også personbiler indregistreret på gule/gul-hvide plader.

Der findes ikke lukkede partikelfiltre, der i dag sælges som standardløsninger til alle vebiler. Der kan naturligvis tilvirkes specialløsninger, som med særlig vedligeholdelse kan bringes til at virke. Man må konstatere, at disse løsninger vil være uforholdsmæssigt dyre og vil ofte kræve en særlig påmonterings- og vedligeholdelsesindsats.

Jeg vil ikke afvise, at der i forbindelse med fastlæggelsen af de tekniske krav til partikelfiltre, som jo altså vil ske efterfølgende i en bekendtgørelse, kan peges på en gruppe af køretøjer, hvor vi har rimelig sikkerhed for, at det teknisk og praktisk kan lade sig gøre.

Jeg er fortsat af den opfattelse, at de tekniske krav bør fastlægges i bekendtgørelsen og ikke i selve loven. Det giver den største fleksibilitet i forhold til den teknologiske udvikling. Som lovet vil udvalget få et udførligt notat,

inden kravene lægges fast, og jeg synes ikke, at der er grund til at afvente notatet inden lovforslaget vedtages.

Miljøstyrelsen vil naturligvis tage kontakt til de danske producenter af partikelfiltre i forbindelse med udarbejdelse af notatet.

Jeg vil gerne slå fast, at det efter Miljøstyrelsens vurdering kun er et yderst begrænset antal bilejere, der vil vælge at få eftermonteret et partikelfilter på et ældre køretøj, uanset om man kræver åbne eller lukkede partikelfiltre i miljøzoner. De fleste bilejere vil formentlig vælge at skifte til en ny eller nyere bil.

Dette betyder også, at miljøeffekten af eventuelle miljøzoner for varebiler ikke vil afhænge nævneværdigt af de krav, der stilles til partikelfiltre.



Endelig kan jeg til spørgsmålet om grænseværdier oplyse, at lovforslaget refererer til partikelgrænseværdier generelt – altså de til enhver tid gældende grænseværdier.

Det vil sige, at det både er overtrædelser af grænseværdien for  $PM_{10}$  fra 1999, den nye grænseværdi for  $PM_{2,5}$  fra 2008 samt den kommende skærpelse af  $PM_{2,5}$  fra 2015, som vil kunne give anledning til nye eller skærpede miljøzoner.