

Betænkning afgivet af Miljø- og Planlægningsudvalget den 19. maj 2010

Betænkning

over

Forslag til lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse

(Udvidelse af miljøzoneordningen, krav om miljøzonermærker for udenlandske køretøjer, mulighed for tilbageholdelse af transportmidler m.v.)

[af miljøministeren (Karen Ellemann)]

1. Udvalgsarbejdet

Lovforslaget blev fremsat den 16. april 2010 og var til 1. behandling den 27. april 2010. Lovforslaget blev efter 1. behandling henvist til behandling i Miljø- og Planlægningsudvalget.

Møder

Udvalget har behandlet lovforslaget i 3 møder.

Høring

Et udkast til lovforslaget har inden fremsættelsen været sendt i høring, og miljøministeren sendte den 30. oktober 2009 dette udkast til udvalget, jf. MPU alm. del – bilag 92. Den 16. april 2010 sendte miljøministeren de indkomne høringssvar og et notat herom til udvalget.

Skriftlige henvendelser

Udvalget har i forbindelse med udvalgsarbejdet modtaget skriftlige henvendelser fra:

Dansk Miljøteknologi,
Fredericia Kommune,
Kolding Kommune,
Motorhistorisk Samråd,
Randers Kommune og
Vejle Kommune.

Miljøministeren har over for udvalget kommenteret de skriftlige henvendelser til udvalget.

Deputationer

Endvidere har Dansk Miljøteknologi mundtligt over for udvalget redegjort for sin holdning til lovforslaget.

Spørgsmål

Udvalget har stillet 82 spørgsmål til miljøministeren til skriftlig besvarelse, som denne har besvaret.

2. Indstillinger og politiske bemærkninger

Et *flertal* i udvalget (V, DF og KF) indstiller lovforslaget til *vedtagelse uændret*.

Et *mindretal* i udvalget (S) vil redegøre for sin stilling til lovforslaget ved 2. behandling.

Et *andet mindretal* i udvalget (SF) vil redegøre for sin stilling til lovforslaget ved 2. behandling.

Et *tredje mindretal* i udvalget (RV) vil redegøre for sin stilling til lovforslaget ved 2. behandling.

Et *fjerde mindretal* i udvalget (EL) vil redegøre for sin stilling til lovforslaget ved 3. behandling.

Et *femte mindretal* i udvalget (IA) vil redegøre for sin stilling til lovforslaget ved 2. behandling.

Socialdemokratiets, Socialistisk Folkepartis, Det Radikale Venstres og Enhedslistens medlemmer af udvalget er af den holdning, at regeringens fremlæggelse af dette lovforslag efter Folketingets almindelige frist den 1. april og med manglende fyldestgørende besvarelser af udvalgets spørgsmål er lovsjusk. Indholdsmæssigt i lovforslaget er der intet, der forklarer regeringens hastværk.

Miljøministeren har forud for fremlæggelsen og under behandlingen af lovforslaget afvist at opdatere sin viden om de samfundsøkonomiske og sundhedsmæssige effekter af henholdsvis åbne og lukkede partikelfiltre. I stedet bliver der gang på gang henvist til en tidligere, ufuldstændig redegørelse fra marts 2010, hvoraf det bl.a. fremgår, at »da der har været begrænset tid til vurderingen, må denne alene ses som et skøn over effekterne.« jf. MPU alm. del – svar på spørgsmål 258. I flere besvarelser henviser ministeren endvidere til, at et teknisk notat senere på året vil oplyse om muligheden for evt. at påmontere lukkede filtre på eksisterende dieseldrøjetøjer. Partierne finder det samlet set meget kritisabelt, at loven hastes igennem, til trods for at resultater af nye analyser er på trapperne.

Ved at haste forslaget igennem nu fastslår regeringen, at standarden for partikelrensning af dieseldrøjetøjer skal være åbne filtre med 30 pct.'s effektivitet i stedet for de mere effektive, lukkede filtre med op mod 100 pct.'s effektivitet. Partierne mener, at regeringens hermed satser på en sundhedsskadelig low-cost løsning uden erhvervspotentiale, og regeringen er således med til at blåstempe en dårlig miljøteknologi fra low-cost lande.

Som henvendelsen fra Dansk Miljøteknologi klart demonstrerer, jf. bilag 2, er der et stort potentiale for erhvervsudvikling og eksport af dansk teknologi, hvis der i stedet satses på lukkede filtre. Danske virksomheder har en høj specialisering inden for netop disse teknologier, og der er derfor udover de positive sundhedsmæssige effekter et betydeligt erhvervspotentiale i at stille mere ambitiøse krav til partikelfiltre i miljøzonerne.

Regeringens miljøteknologiske udviklingsprogram har til formål at udvikle og fremme innovative miljøløsninger. Hvad er dette program værd, når regeringen ikke vil fremme innovative miljøløsninger i miljøzoner i Danmarks største byer?

Partierne mener desuden, at regeringen med lovforslaget stiller landets kommuner over for en unødigt bureaukratisk og omkostningsfuld ansøgningsproces for at få lov til at etablere miljøzoner. Herved er kommunerne overladt til miljøministerens nåde, og det kommunale selvstyre reelt sat ud af kraft. Et problem der også er påpeget af de fire borgmestre fra henholdsvis Randers, Kolding, Fredericia og Vejle Kommune, som med beklagelse konstaterer, at lovforslaget lægger op til, at kommunerne skal betale for dyre undersøgelser – uden at have sikkerhed for, om ønsket om en miljøzone kan opfyldes – og at lovforslaget undlader at tage hensyn til borgernes sundhed ved ikke at sikre beskyttelse mod de ultrafine partikler, jf. bilag 5.

Partierne mener, at det i stedet skal være op til hver enkelt af de større kommuner at kunne indføre miljøzoner. Og at det i modsætning til ministerens intentioner skal være muligt for kommuner at

satse på forebyggelse og således etablere miljøzoner, hvis EU's grænseværdi for store partikler fortsat er overholdt.

Det fremgår af flere besvarelser, at lovforslaget ikke har et erhvervspolitisk sigte, men er begrundet i hensynet til sundheden. Det modsvares dog klart af selve lovforslaget, der hverken har erhvervspolitisk eller sundhedsmæssigt sigte. Hvis forslaget havde taget udgangspunkt i hensynet til sundhed og miljø, havde regeringen bemyndiget kommunerne til at etablere miljøzoner med krav om markante reduktioner af byluftens indhold af NO₂ og partikler, herunder de meget farlige ultrafine partikler, samt bl.a. krav om lukkede partikelfiltre på alle dieseldrevne biler, SCR-katalysatorer på tunge køretøjer og katalysatorer på alle benzindrevne køretøjer. I stedet har regeringen valgt en løsning, hvor man blot fokuserer på at opfylde mindstekravet fra EU, til trods for at nye undersøgelser viser, at der kan konstateres forøget kræftisiko som følge af de ultrafine partikler, jf. artiklen »Luftforurening øger kræftisiko« i Berlingske Tidende den 10. maj 2010.

Socialdemokratiet, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Enhedslisten er samlet af den holdning, at lovforslaget er et skræmmende eksempel på, hvordan det kan gå, når regeringen med nød og næppe lige vil overholde EU-reglerne, i stedet for at forsøge at etablere sig i en førerposition på miljø, sundhed, miljøteknologi og grønne jobs.

Liberal Alliance, Siumut, Tjóðveldisflokkurin og Sambandsflokkurin var på tidspunktet for betænkningens afgivelse ikke repræsenteret med medlemmer i udvalget og havde dermed ikke adgang til at komme med indstillinger eller politiske udtalelser i betænkningen.

En oversigt over Folketingets sammensætning er optrykt i betænkningen.

Peter Juel Jensen (V) nfm. Eyvind Vesselbo (V) Erling Bonnesen (V) Birgitte Josefsen (V)

Hans Christian Thoning (V) Jørn Dohrmann (DF) Liselott Blixt (DF)

Per Ørum Jørgensen (KF) Henrik Rasmussen (KF) Torben Hansen (S) Mette Gjerskov (S)

Flemming Møller Mortensen (S) Ida Auken (SF) fmd. Steen Gade (SF) Johs. Poulsen (RV)

Per Clausen (EL) Sofia Rossen (IA)

Liberal Alliance, Siumut, Tjóðveldisflokkurin og Sambandsflokkurin havde ikke medlemmer i udvalget.

Folketingets sammensætning

Venstre, Danmarks Liberale Parti (V)	47	Liberal Alliance (LA)	3
Socialdemokratiet (S)	45	Inuit Ataqatigiit (IA)	1
Dansk Folkeparti (DF)	24	Siumut (SIU)	1
Socialistisk Folkeparti (SF)	23	Tjóðveldisflokkurin (TF)	1
Det Konservative Folkeparti (KF)	18	Sambandsflokkurin (SP)	1
Det Radikale Venstre (RV)	9	Uden for folketingsgrupperne	2
Enhedslisten (EL)	4	(UFG)	

Oversigt over bilag vedrørende L 210

Bilagsnr.	Titel
1	Høringssvar og høringsnotat, fra miljøministeren
2	Henvendelse af 26/4-10 fra Dansk Miljøteknologi
3	Henvendelse af 27/4-10 fra Motorhistorisk Samråd
4	Tidsplan for udvalgets behandling af lovforslaget
5	Henvendelse af 4/5-10 fra Randers Kommune, Kolding Kommune, Fredericia Kommune og Vejle Kommune
6	Materiale fra Dansk Miljøteknologis foretræde for udvalget den 12/5-10
7	Henvendelse af 17/5-10 fra Motorhistorisk Samråd
8	1. udkast til betænkning

Oversigt over spørgsmål og svar vedrørende L 210

Spm.nr.	Titel
1	Spm. om kommentar til henvendelse af 26/4-10 fra Brancheforeningen Dansk Miljøteknologi, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
2	Spm. om kommentar til henvendelse af 27/4-10 fra Motorhistorisk Samråd, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
3	Spm. om, hvorfor kommuner ikke selv må beslutte at indføre miljøzoner, men at det forudsætter ministerens godkendelse, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
4	Spm. om kravet til statslig godkendelse af miljøzoner skyldes, at regeringen ikke har tiltro til det kommunale selvstyre, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
5	Spm. om måling af grænseværdien for partikler i miljøzonerne, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
6	Spm. om, hvorfor regeringen har valgt at lade godkendelsen af en miljøzone være betinget af en overskridelse af grænseværdien, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
7	Spm. om, hvorfor man har valgt at lade miljøzoner være betinget af en overskridelse af grænseværdien, PM10, når der er almindelig enighed blandt forskere etc. om, at PM10 ikke er et fornuftigt mål for den sundhedsskadelige forurening med ultrafine partikler, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
8	Spm. om, hvorfor regeringen blåstempler en dårlig teknologi i form af åbne partikelfiltre med en effektivitet på kun max 30 pct., når der findes effektive filtre med en effektivitet tæt på 100 pct., til miljøministeren, og ministerens svar herpå
9	Spm. om, hvorfor det ikke er befolkningens sundhed, som er i centrum for lovforslaget, men derimod overholdelse af gammeldags og forældede EU-grænseværdier, til miljøministeren, og ministerens svar

herpå

- 10 Spm. om ministeren har kendskab til nogen nedre niveauer for forurening med ultrafine partikler, hvor der ikke længere er tale om sundhedsmæssige skadevirkninger, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 11 Spm. om der er nye målemetoder på vej for de ultrafine partikler, hvor man måler på antal og ikke vægt, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 12 Spm. om ministeren vil oplyse effektiviteten af et såkaldt åbent partikelfilter under de dårligst tænkelige køremønstre, når udledningen fra de ophobede sodpartikler medregnes, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 13 Spm. om baggrunden for, at ministeren vil tillade de såkaldte åbne partikelfiltre, som regelmæssigt risikerer at blæse de ophobede sodpartikler ud på én gang, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 14 Spm., om ministeren vil give en vurdering af det potentielle erhvervmæssige potentiale for grønne danske virksomheder, hvis dette lovforslag vedtages, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 15 Spm. om, hvor de såkaldte åbne og ineffektive partikelfiltre produceres, og hvad erhvervsformålet er med dem, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 16 Spm., om ministeren ikke finder det beskæmmende, at det i lovforslaget fremgår, at det ingen positive konsekvenser har for erhvervslivet, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 17 Spm., om ministeren er bekendt med, om der findes danske producenter af henholdsvis effektive og lukkede partikelfiltre og af SCR-katalysatorer, som effektivt kan reducere NO₂-forureningen, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 18 Spm. om, hvordan lovforslaget hænger sammen med regeringens tanker om at gøre Danmark til en grøn vindnation, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 19 Spm. om teknisk bistand til at udarbejde et ændringsforslag, hvor der fastsættes et minimumskrav til miljøzoner indeholdende krav om lukkede filtre på varebiler, SCR-katalysatorer (eller tilsvarende) på tunge køretøjer og katalysatorer på personbiler, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 20 Spm. om teknisk bistand til at udarbejde et ændringsforslag, hvor kommuner med over 25.000 indbyggere gives mulighed for selv at vurdere, hvorvidt de ønsker at indføre en miljøzone, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 21 Spm., om der med lovforslaget bliver indført to miljøzoner, sådan at kommunerne skal søge i to omgange – henholdsvis efter de eksisterende krav til miljøzonen, og efter de nye krav der følger af lovforslaget, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 22 Spm. om en redegørelse for den konkrete viden og faktuelle undersøgelser om muligheden for og effekten af lukkede partikelfiltre på va-

-
- rebiler, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 23 Spm. om, hvorfor der ikke i lovforslaget er medtaget en indsats mod NO₂-forurening fra tunge køretøjer, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 24 Spm. om beskrivelse af effekten af de såkaldte blowoff's fra de såkaldte åbne partikelfiltre, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 25 Spm. om ministeren kan bekræfte, at EU ikke stiller krav om overskridelse af grænseværdien for partikler, PM10, for at etablere en miljøzone, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 26 Spm., om der er nogen EU-begrænsninger for at indføre miljøzoner, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 27 Spm., om ministeren kan bekræfte, at de i lovforslaget opstillede betingelser for at kommunerne kan indføre miljøzoner, er danske opfindelser og ikke stammer fra EU-lovgivning, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 28 Spm. om, hvor mange kommuner ministeren vurderer vil få tilladelse til at indføre miljøzoner på baggrund af dette lovforslag, hvis det gennemføres, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 29 Spm. om, hvorfor ministeren i lovforslaget ikke lægger op til en indsats mod NO₂-forurening, selv om Danmark på dette område overstiger EU's grænseværdier, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 30 Spm., om ministeren forventer, at omkostningerne i forbindelse med forudgående undersøgelser vil påvirke kommunernes tilbøjelighed til at ansøge om etablering af miljøzoner, når der eksisterer stor usikkerhed om, hvorvidt selve etableringen kan blive til noget, jf. kravene til overskridelse af grænseværdier, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 31 Spm. om betydningen af lovforslagets § 1, nr. 4 og 5, samt de almindelige bemærkninger afsnit 2.1.3, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 32 Spm., om ministeren ikke mener, at der er tale om »mere miljø for pengene«, når man med lukkede partikelfiltre får tre gange så effektiv filtrering i forhold til åbne partikelfiltre til kun den dobbelte pris, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 33 Spm., om ministeren – som den tidligere minister – er åben for ændringsforslag, der vil sikre krav om lukkede partikelfiltre, hvis teknologien er til stede, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 34 Spm. om kommentar til henvendelse af 4/5-10 fra Randers Kommune m.fl., til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 35 Spm. om kommentar til artiklen »Luftforurening øger kræftisiko« i Berlingske Tidende den 10. maj 2010, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 36 Spm., om ministeren vil oplyse, hvilke andre handlemuligheder kommunerne har, når regeringen med lovforslaget slår fast, at miljø-

zoner ikke kan anvendes af kommunerne, hvis de ønsker at forbedre luftkvaliteten for borgerne i byerne yderligere end EU's grænseværdier, til miljøministeren, og ministerens svar herpå

- 37 Spm. om kommentar til den videnskabelige artikel »Air Pollution from Traffic and Risk for Lung Cancer in Three Danish Cohorts« fra Cancer Epidemiol Biomarkers, maj 2010, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 38 Spm. om ministeren på baggrund af ministerens besvarelser om den minimale miljø- og sundhedseffekt af lovforslaget vil trække lovforslaget tilbage, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 39 Spm. om, hvorfor ministeren ikke har fået udarbejdet det uddybende notat om de tekniske muligheder og begrænsninger ved eftermontering af lukkede partikelfiltre på varebiler forud for fremsættelsen af lovforslaget, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 40 Spm., om ministeren ikke er enig i, at lovforslaget lægger op til lovgivning i blinde, når man i forbindelse med behandlingen af lovforslaget ikke er bekendt med de tekniske muligheder for eftermontering af lukkede partikelfiltre, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 41 Spm., om ministeren vil anerkende, at der er tale om et valg mellem meget forskellige teknologier, når der er tale om hhv. åbne partikelkatalysatorer og lukkede partikelfiltre, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 42 Spm., om ministeren vil præcisere, hvad der i svar på spørgsmål 5 menes med, at miljøzoner »forudsættes at forblive i kraft så længe de vurderes at have en positiv miljømæssig effekt«, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 43 Spm., om en miljøzone kan have en positiv miljømæssig effekt, selv om grænseværdien for partikler ikke er overskredet, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 44 Spm. om, hvad konsekvensen skal være, hvis en miljøzone sættes ud af kraft, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 45 Spm., om det efter en evt. vedtagelse af lovforslaget kan forekomme, at der eksisterer miljøzoner i byer, hvor grænseværdien for partikler ikke længere er overskredet, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 46 Spm. om, hvordan ministeren definerer »mindre byer«, som nævnt i svar på spørgsmål 6, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 47 Spm. om, hvad ministeren kan oplyse om grænseværdier og reduktionsmål for PM_{2,5} i EU's nye luftkvalitetsdirektiv, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 48 Spm., om ministeren vil oplyse, om der i forarbejdet til EU's seneste direktiv om luftkvalitet var nogen eksperter, som argumenterede for, at PM₁₀ var det bedste og eneste rigtige mål for en grænseværdi for luftforurening med partikler baseret på sundhedsmæssige overvejelser, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 49 Spm. om, hvilke positive erhvervsmæssige konsekvenser lovforslaget

-
- forventes at få for danske producenter af teknologier til reduktion af luftforurening, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 50 Spm. om, hvorfor det ikke er befolkningens sundhed, som er i centrum for lovforslaget, men derimod overholdelse af forældede EU-grænseværdier, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 51 Spm. om, hvad der er den bedst tilgængelige viden i Miljøministeriet og Indenrigs- og sundhedsministeriet om de sundhedsskadelige effekter af ultrafine partikler, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 52 Spm. om, hvad DMU's målinger af ultrafine partikler rent faktisk viser, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 53 Spm., om ministeren vil redegøre for effektiviteten af de såkaldte åbne partikelfiltre under de dårligst tænkelige køremønstre, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 54 Spm. om, hvorfor ministeren har valgt at tillade de såkaldte åbne partikelfiltre til trods for, at de regelmæssigt risikerer at blæse ophobede sodpartikler ud på én gang, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 55 Spm. om, hvor begrænset det erhvervsmæssige potentiale af forslaget vurderes at være, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 56 Spm. om, hvorfor ministeren fremsætter et forslag på miljøområdet med begrænset erhvervsmæssigt potentiale for grønne danske virksomheder, når regeringen samtidig har en strategi om at gøre Danmark til en grøn vindnation, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 57 Spm., om ministeren kan bekræfte, at partikelkatalysatorers reduktion på mindst 30 pct. i partikeludslippet fra dieslbiler er baseret på målinger under laboratorievilkår og forudsætter bestemte køremønstre, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 58 Spm., om ministeren kan afkræfte, at der som minimum er tre danske producenter af lukkede partikelfiltre, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 59 Spm. om, hvordan ministeren vurderer muligheden for, at Europa-Kommisionen vil give tilladelse til en udsættelse af efterlevelsen af grænseværdien for NO₂ for 2010 til 2015, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 60 Spm., om det ikke er på høje tid at gøre en indsats for, at Danmark kan efterleve EU's grænseværdi for NO₂, eftersom den burde være overholdt allerede fra 2010, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 61 Spm., om ansøgningen om udsættelse for efterlevelse af grænseværdien for NO₂ er et udtryk for regeringens nye linje, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 62 Spm., om effekten af de såkaldte blowoff's er indregnet i effekten af de åbne filtre, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 63 Spm., om ministeren kan bekræfte, at svaret på spørgsmålet 25 betyder, at EU ikke stiller krav om overskridelse af grænseværdien for

-
- partikler for at etablere en miljøzone, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 64 Spm., om ministeren kan bekræfte, at svaret på spørgsmålet 27 er ja, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 65 Spm., om ministeren i forlængelse af spm. 28 kan uddybe, om forventningen til etablering af nye miljøzoner reelt er nul eller tæt på nul, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 66 Spm., om ministeren i forlængelse af svar på spm. 30 mere præcist vil angive kommunernes forventede udgifter til målinger, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 67 Spm., om det er Miljøministeriet, som forud for en evt. tilladelse til etablering af en miljøzone skal vurdere spørgsmålene om evt. omlægning af trafikken, indkøb af grønne biler, parkeringsrestriktioner og -afgifter, hyppigere og mere præcise busafgange, flere ekspresbusser m.v. som alternativer til miljøzoner, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 68 Spm., om ministeren kan bekræfte, at der under de forudsætninger og vilkår, som dette lovforslag handler om, er tale om »mere miljø for pengene«, når lukkede partikelfiltre giver tre gange så effektiv filtrering i forhold til åbne partikelfiltre til kun den dobbelte pris, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 69 Spm. om, hvordan ministeren mener, at borgerne bedst kan beskytte sig mod forøget lungekræftisiko, hvis de bor i tæt trafikerede byområder, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 70 Spm. om kommentar til henvendelse af 17/5-10 fra Motorhistorisk Samråd, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 71 Spm. om ministerens kommentar til den undersøgelse, som MetroXpress refererer i artiklen »Argh... For fuck sake, da!!!« den 18/5-10, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 72 Spm. om ministerens kommentar til udtalelsen: »Derfor er det nødvendigt at mindske eksponeringen til høj luftforurening så meget som muligt« fra en af forskerne bag undersøgelsen, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 73 Spm. om, hvilke konsekvenser ministeren vil drage af denne undersøgelse i forbindelse med lovforslaget, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 74 Spm. om en redegørelse for de samfundsøkonomiske og sundhedsmæssige effekter af henholdsvis åbne og lukkede partikelfiltre på varebiler, som kører i byer, hvor der påtænkes miljøzoner, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 75 Spm. om opgørelse af beregningspriserne for emissioner fra vejtransport og dermed af de samfundsmæssige gevinster og de afværgede sundhedseffekter, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 76 Spm., om ministeren vil oplyse de samfundsøkonomiske og sundhedsmæssige effekter af at indføre miljøzoner for tunge køretøjer i de større provinsbyer, til miljøministeren, og ministerens svar herpå

- 77 Spm. om, hvad der efter ministerens opfattelse bør betragtes som den bedst tilgængelige teknik (BAT) i forbindelse med partikelfiltre på varebiler i kommende miljøzoner og hvilke forudsætninger, der ligger bag denne vurdering, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 78 Spm. om grænseværdier for partikelforurening, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 79 Spm. om, hvorfor det ikke er ønsket om en fortsat forbedring af luftkvaliteten i byerne, som eksplicit fremstår som forslaget formål, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 80 Spm., om ministeren vil svare på spørgsmål 53, for så vidt angår effektiviteten af de såkaldte åbne filtre under de dårligst tænkelige køremønstre, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 81 Spm., om det efter ministerens opfattelse er i overensstemmelse med handlingsplan for miljøeffektiv teknologi, at man her lovgiver på et centralt miljøpolitisk område uden at indtænke de erhvervsmæssige potentialer for danske miljøteknologiske virksomheder, til miljøministeren, og ministerens svar herpå
- 82 Spm., om ministeren agter at respektere kommunernes vurdering af de lokale forhold i forbindelse med en ansøgning om etablering eller skærpelse af en miljøzone, til miljøministeren, og ministerens svar herpå