



Folketingets Miljø- og Fødevarerudvalg
Christiansborg
1240 København K

Den 9. april 2019

Miljø- og fødevarerministerens besvarelse af spørgsmål nr. 12 til L 191, forslag til lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse (Skærpede miljøzonekrav til tunge køretøjer og varebiler) stillet den 8. april 2019.

Spørgsmål nr. 12 til L 191

”Vil ministeren kommentere rapporten ”Miljøøkonomiske beregningspriser for emissioner 3.0”, DCE – Nationalt Center for Miljø og Energi, 14. marts 2019, og vil ministeren redegøre for, om resultaterne heraf er indarbejdet i lovforslagets afsnit om de miljømæssige konsekvenser?”

Svar

Det Nationale Center for Miljø og Energi (DCE) på Aarhus Universitet miljøøkonomiske beregningspriser for emissioner 3.0 blev offentliggjort 14. marts 2019. Det er 16 dage efter, at lovforslaget blev fremsat. Miljøgevinsterne i lovforslaget følger således DCE's tidligere beregningspriser for luft.

DCE har i deres nyeste beregningspriser medtaget akutte effekter af NO₂ ved høje niveauer, men medregner fortsat ikke langtidseffekter. DCE begrundet dette ved, at de følger WHO's anbefalinger på området.

Priserne forbundet med eksponering af luftforurening fra vejtransport er mere end fordoblet. Det skyldes primært, at der er regnet med en højere geografisk opløsning. Det betyder, at lokale effekter af fx trafik får en større beregnet negativ helbredseffekt. Populært sagt, flyttes emissioner tættere på byområderne i stedet for at blive fordelt over et større område, og dermed påvirkes flere mennesker tæt på kilden.

De nye beregningspriser ændrer ikke på de omkostninger, som pålægges erhvervet ved lovforslaget. Der vil fortsat være mange vognmænd og virksomheder, der kun har et år til at indrette sig på de nye krav i form af enten udskiftning af deres køretøj eller eftermontering af partikelfilter.

Jeg mener derfor fortsat, at der er god balance mellem miljø og erhverv, men at det selvfølgelig er positivt, at de nye priser viser en større miljøgevinst end først antaget.

Samtidig er det værd at huske på, at miljøzoner langt fra er det eneste initiativ regeringen lancerer for at forbedre luftkvaliteten i Danmark. Skrotningsordning for gamle dieslbiler og gamle brændeovne, mål om stop for salg af nye benzin- og dieslbiler i 2030, grøn omstilling af rutebusser, og grønne taxier er alle initiativer, der bidrager til det formål.

Jakob Ellemann-Jensen

/

Mikkel Dam Schwartz