



Departementet

J.nr. MST-109-00078

Den  
10. september 2008

**Miljøministerens svar på spørgsmål nr. 434 (alm. del) stillet af Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg.**

**Spørgsmål**

Vil ministeren redegøre for argumenterne bag regeringens beslutning om at gøre brug af den formelle adgang til at udsætte grænseværdierne for luftkvalitet og udsætte overholdelse af grænseværdierne for partikler (PM<sub>10</sub>) til 2011 og NO<sub>2</sub> til 2015?

Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Ida Auken (SF).

**Svar**

Baggrunden for, at der i det nye luftdirektiv er givet mulighed for udsættelse af overholdelse af grænseværdierne for bl.a. PM<sub>10</sub> og NO<sub>2</sub>, er, at EU-Kommissionen ikke i tide har fremsat de nødvendige forslag, der vil reducere det generelle forureningsniveau for både NO<sub>2</sub> og PM<sub>10</sub>. Derfor er overskridelser af de to grænseværdier et udbredt fænomen i hele EU, idet grænseværdierne for både PM<sub>10</sub> og NO<sub>2</sub> overskrides på ca. halvdelen af de målestationer i EU, der ligger langs trafikerede gader.

For PM<sub>10</sub> skyldes op til 50 % af PM<sub>10</sub>-niveauet i gaderne emissioner fra de omkringliggende lande. Hertil kommer, at de lokale bidrag fra dieseldrøjetøjer i høj grad er afhængige af EU's miljøkrav til nye køretøjer.

For NO<sub>2</sub> er bidraget fra udenlandske kilder anslået til mindre end 20 %, men også for NO<sub>2</sub> er en EU-regulering af emissionerne den mest omkostningseffektive måde at sikre overholdelse af grænseværdien.

Regeringen har derfor i de seneste år arbejdet ihærdigt for at opnå væsentlige stramninger i EU's regulering af især dieseldrøjetøjer. Der er nu kommet krav, der fra 2011, henholdsvis 2012, i praksis vil medføre at alle nye person- og varebiler leveres med partikelfilter. Kravene strammes yderligere i 2014/15, så dieseldrøjetøjer herudover skal have NO<sub>x</sub>-reducerende katalysatorer (eksempelvis SCR).

De besluttede EU-krav vil således på længere sigt føre til yderligere forbedringer af luftkvaliteten i vores byer. Men for at overholde grænseværdierne

vil der på kort sigt være behov for yderligere nationale tiltag. Her har regeringen allerede gennemført en lang række tiltag (se svar på spørgsmål 437 al. del).

Et af de væsentligste nationale virkemidler er miljøzonerne, som i København og på Frederiksberg tråde i kraft den 1. september 2008. Kravene om partikelfiltre i miljøzonerne gælder i denne omgang for lastbiler og busser. Men det er min ambition, at kravene om partikelfiltre skal udvides. Vi skal nå i mål med at få forureningen markant ned, herunder eksempelvis ved hjælp af tiltag rettet mod varebiler og gamle personbiler.

Som led i udmøntningen af regeringens luftstrategi har jeg bedt Miljøstyrelsen undersøge, om vi ved at gøre en ekstra indsats over for disse køretøjer, og dermed på en fornuftig måde skabe flere reelle fremskridt i de kommende år.

EU-Kommissionen har i juni 2008 offentliggjort retningslinjer for at opnå udsættelse for overholdelse af grænseværdierne. Danmark forbereder at gøre brug af muligheden herfor.

Regeringens mål er naturligvis, at de to grænser skal overholdes.