



Folketingets Miljø- og Fødevareudvalg
Christiansborg
1240 København K

Den 22. august 2016

Til udvalgets orientering fremsendes hermed notat om Danmarks indsats for nedbringelse af luftforureningen

Som opfølgning på den seneste omtale i pressen af en dansk overskridelse af grænseværdien for luftforurening med kvælstofdioxid (NO₂) vil jeg gerne komme med en kort status for sagen.

Danmark overskrider EU's luftkvalitetsdirektivs grænseværdi for NO₂ ved luftmålestationen på H.C. Andersens Boulevard i København, og EU-Kommissionen har derfor i juli 2016 sendt en åbningsskrivelse til Danmark. Grænseværdien trådte i kraft i 2010, og skiftende regeringer har både før og efter ikrafttrædelsen arbejdet aktivt for at nedbringe luftforureningen. Danmark opfylder allerede grænseværdierne for partikelforurening. Det er kun på H.C. Andersens Boulevard i København, at der bliver målt en overskridelse af NO₂-forureningen.

Med bred politisk opbakning blev der i 2014 under den daværende regering besluttet en ren luft-pakke på 149 mio. kr., og blandt initiativerne var der afsat 74 mio. kr. specifikt til reduktion af NO₂-forureningen i København ved hjælp af eftermontering af rensesystemer på ca. 300 busser. En indsats, der nu er udrullet, og som i øvrigt har samme effekt på NO₂-forureningen, som en indførelse af ren luft-zoner for biler ville have haft. Øvrige initiativer i ren luft-pakken var rettet imod at mindske luftforureningen fra brændeovne og skibsfart, så der blev sat bredt ind i forhold til kilderne til luftforureningen.

Under den tidligere regering blev der, jf. EU's luftkvalitetsdirektiv, udarbejdet en luftkvalitetsplan for nedbringelse af NO₂ i København, som var i offentlig høring. Folketingets Miljøudvalg blev orienteret om overskridelsen af NO₂-grænseværdien i marts 2015, i forbindelse med at luftkvalitetsplanen blev sendt til EU-Kommissionen. Orienteringen indeholdt, ud over den endelige luftkvalitetsplan for NO₂, ligeledes et høringsnotat fra Miljøstyrelsen, der besvarede en række af de kritikpunkter, man også i disse dage kan læse i pressen.

I november 2015 orienterede den forrige miljø- og fødevareminister Folketingets Miljø- og Fødevareudvalg om den fortsatte overskridelse af grænseværdien i forbindelse med besvarelsen af MOF alm. del – spm. 150, hvor udvalget bad om ministerens kommentar til en pressemeddelelse fra Københavns Kommunes teknik- og miljøborgmester Morten Kabell (EL) om Miljøstyrelsens ønske om at flytte målestationen på H.C. Andersens Boulevard.

Sagen er, at der fra 2010 kunne konstateres en markant stigning i den målte forurening på H.C. Andersens Boulevard. Den målte stigning stemte ikke overens med den overordnede udvikling med faldende luftforurening og kunne heller ikke underbygges af ændrede trafiktal eller andre fakta.

Aarhus Universitet, som står for at måle luftforureningen i Danmark, gennemførte derfor en grundig undersøgelse af årsagen til stigningen. Det tog en del tid at finde frem til, at stigningen i målingerne skyldtes det forhold, at en busbane var blevet inddraget, så biltrafikken ud for målestationen var flyttet tættere på måleren. Aarhus Universitet har samtidigt foretaget en samlet vurdering af målestationens placering og her peget på, at det ud fra en faglig synsvinkel er mere hensigtsmæssigt at flytte målestationen tættere på husfacaden. Dette vil også give mulighed for at måle forureningen på de samme forudsætninger som tidligere. Dette er baggrunden for Miljøstyrelsens ønske om at flytte målestationen. Det er teknik og ikke politik. Miljøstyrelsen ønsker, at måleren placeres, så den giver et retvisende billede af udviklingen i luftforureningen, som er målt på stedet siden 1983. Både den nuværende og Miljøstyrelsens planlagte nye placering af målestationen er i overensstemmelse med EU-direktivet. Den praktiske flytning af målestationen forventes gennemført i slutningen af oktober måned d.å.

En udfordring for København, såvel som for stort set alle andre store byer i EU, er, at NO_x-forureningen fra dieslbiler er større, end den burde være. Forventningerne til, at nye skrappe EU-krav til udledningen af NO_x fra biler ville bidrage til at overholde NO₂-grænseværdien, har således flere gange måttet justeres. Volkswagen-skandalen har bidraget til, at der bliver sat en stopper for, at selv helt nye dieslbiler forurener op til 7 gange mere end tilladt. EU har strammet testkravene til dieslbiler fremadrettet, og både den tidligere og nuværende regering har presset på for at få indført de nye krav hurtigst muligt.

Den øgede NO_x-forurening fra dieslbilerne har nødvendiggjort, at Danmark – såvel som flere andre EU-lande – har skullet beslutte supplerende tiltag til at reducere NO_x-forureningen. I Danmark har vi således valgt særligt at montere effektive rensesystemer på ca. 300 busser, som kører i hele det centrale København og på Frederiksberg.

Den 29. juli 2016 orienterede jeg udvalget om, at Danmark havde modtaget en åbningsskrivelse, på trods af at Danmark som nævnt har sendt en luftkvalitetsplan til Kommissionen, som redegør for, at overskridelsen vil blive bragt til ophør hurtigst muligt. Åbningsskrivelsen var medsendt som fortroligt bilag, jf. Udenrigsministeriets retningslinjer.

Jeg har til udvalgets orientering vedlagt et kort kronologisk overblik over sagen, og jeg ser frem til at drøfte sagen på et eventuelt kommende samråd. Endvidere vil jeg i fortrolighed oversende Danmarks svar til EU-Kommissionen på åbningsskrivelsen, når det foreligger, forventeligt ved udgangen af september måned.

I forhold til partikelforureningen i øvrigt kan jeg nævne, at den igangværende skrotningsordning for brændeovne allerede har ført til skrotning af mere end 16.000 af de ældste og mest forurenende brændeovne, og at forureningen fra skibsfarten er nedbragt betragteligt, således at svovlindholdet i luften over Danmark er mere end halveret i 2015 sammenlignet med året før.

Esben Lunde Larsen

/

Michel Schilling