

TALEPAPIR



Miljø- og
Fødevarerministeriet

”Det talte ord gælder”

Miljø- og fødevarerministerens besvarelse af samrådsspørgsmål A til L 191, stillet den 8. april 2019 af Ida Auken (RV).

Samrådsspørgsmål A

”En undersøgelse fra Københavns Universitet, Århus Universitet m.fl. viser, at middellevetiden for københavnere i gennemsnit kunne stige med et helt år i 2040, hvis man forurenedede ligeså lidt som på landet (”Assessment of impact of traffic-related air pollution on morbidity and mortality in Copenhagen Municipality and the health gain of reduced exposure”, Environment International, Volume 121, Part 1, December 2018, s. 973-980). Københavns Universitet har i Altinget Miljø (26. september 2018) fremført, at den i studiet beskrevne trafikforurening svarer til op til 2.000 ekstra tidlige dødsfald på landsplan, heraf ca. 500 i København. En vigtig pointe i studiet er, at man ikke bare får et år mere at leve i, men også længere levetid uden sygdom, ved at reducere luftforureningen. Det handler altså ikke kun om middellevetid, men også om livskvalitet.

TALEPAPIR



Miljø- og
Fødevarerministeriet

Vil ministeren redegøre for, om der på baggrund af disse oplysninger er grundlag for at stramme de foreslåede indfasningskrav for tung transport og stramme kravene for personbiler? Vil ministeren ligeledes forholde sig til, om de alvorlige sundhedskonsekvenser belyst i studiet, som ikke hidtil har været beskrevet i det nationale luftovervågningsprogram, giver ministeren anledning til at udbrede adgangen til at fastsætte regler om miljøzoner til flere kommuner end blot de fem største? Endelig vil ministeren – på baggrund af de dokumenterede sundhedskonsekvenser for borgerne i København - gøre det muligt for kommuner at fastsætte regler om nulemissionszoner, som foreslået af bl.a. Københavns Kommunes Overborgmester, Frank Jensen?”

Svar

Tak for spørgsmålet.

Luftforurening er en udfordring, som regeringen tager alvorligt. Derfor er jeg glad for, at vi har to samråd i dag, hvor vi kan drøfte regeringens ambitiøse indsats for at reducere luftforurening.



Luftkvaliteten er bedre end nogensinde

I Danmark har vi renere luft end i de fleste andre EU-lande. Indsatsen for ren luft har været en succes. Luftkvaliteten er langt bedre i dag end for blot 20 og 30 år siden, og vi overholder i dag alle EU's grænseværdier.

Resultaterne er opnået dels gennem nationale tiltag som f.eks. miljøzoner og dels gennem et stærkt europæisk samarbejde, for eksempel i forhold til fælles europæiske Euronormer for køretøjer og regulering af industrien.

Undersøgelser om helbred og luftforurening

Der forskes løbende i helbredseffekter af luftforurening og udgives løbende nye artikler om emnet. Det gælder både for den undersøgelse fra 2018, der henvises til i spørgsmålet, og en ny tysk undersøgelse fra i år, som vi skal drøfte i det efterfølgende samråd senere i dag.

Miljø- og Fødevarerministeriet har bedt Nationalt Center for Energi og Miljø på Aarhus Universitet,



DCE, om at gennemgå undersøgelsen fra KU, som danner baggrund for dette samråd.

DCE oplyser, at undersøgelsen udført af KU og drøftelser i det sundhedsfaglige miljø har betydet, at DCE har besluttet, at der i den kommende årsrapport fra luftovervågningsprogrammet, vil blive medtaget direkte helbredseffekter af NO₂ ved høje luftforureningsniveauer.

Det er forbundet med stor usikkerhed at vurdere det samlede omfang af helbredseffekter af luftforurening, og det er derfor ikke overraskende, at ny viden og nye metoder medfører nye resultater.

Uanset usikkerheden er luftforurening fortsat en udfordring, som vi fra regeringens side handler på.

Klima- og Luftudspillet

Regeringen præsenterede derfor i oktober et ambitiøst klima- og luftudspil. En af målsætningerne er en grøn omstilling af transportsektoren til gavn for klimaet og til gavn for luftkvaliteten og folkesundheden.



Miljøzoner

Som et resultat af klima- og luftudspillet har regeringen fremsat et ambitiøst lovforslag, der moderniserer vores miljøzoner, og som ingen regering har skruet på siden 2010.

De største byer får med forslaget mulighed for at skærpe kravene til lastbiler og busser. Og for første gang nogensinde i Danmark bliver varebiler også omfattet af reglerne.

Særligt de ældste dieseldrevne tunge køretøjer og varebiler bidrager med en stor del af luftforureningen. Det giver derfor god mening at fokusere på varebiler, lastbiler og busser.

Med forslaget kan vi fjerne omkring en fjerdedel af trafikens partikeludledning og cirka 5 procent af NO_x-udledningen fra trafikken i byerne. Det er noget, som vil kunne mærkes – ikke mindst i myldretiden.

Fornuftig balance i lovforslaget



Så nej, jeg ønsker ikke at ændre det nuværende lovforslag. Jeg finder, at der er fundet en fornuftig balance mellem hensyn til erhvervet og miljøet.

Fra regeringens side ligger det os meget på sinde at skabe en grøn transportsektor, ikke mindst for personbiler. Derfor har vi sat et mål om stop for salg af nye diesel- og benzinbiler fra 2030. Og vi har nedsat en Kommission som skal vise os, hvordan vi kan nå det mål.

Her og nu har vi indført en forhøjet skrotningspræmie på 5.000 kr. til de ældste dieslbiler. Bilejere får derfor en større gevinst ud af at skrotte de mest forurenende dieslbiler. Dermed sætter vi turbo på, at få de ældste og mest forurenende biler væk fra vejene.

Flere byer med miljøzoner?

Der spørges i samrådsspørgsmålet også til om flere byer kan få mulighed for miljøzoner.

Det glæder mig, at renere luft er noget, som optager hele Danmark, og at flere byer har vist interesse for miljøzoner.



Det er dog sådan, at miljøeffekten af de foreslåede miljøzoner vil være begrænset, hvis modellen indføres i mindre byer. Årsagen er, at trafikmængderne er mindre og færre mennesker bliver berørt af luftforureningen.

Med lovforslaget fokuserer vi derfor på de fem største byer, hvor miljøzoner vil have størst miljømæssig effekt.

Alle byer vil dog få gavn af de skærpede miljøzonekrav i de største byer, da udskiftningen til nye lastbiler, busser og varebiler også vil komme andre byer til gode, da køretøjerne typisk kører i store dele af Danmark.

Nulemissionszoner

I relation til ønsket fra Københavns Kommune om at kunne indføre nulemissionszoner reserveret til elbiler er det min klare holdning, at det fortsat skal være muligt at bo og drive forretning i de største byer. Det vil nulemissionszoner spænde ben for.



Samtidig er det af stor vigtighed for erhvervslivet, at kravene er ens i alle landets miljøzoner. Derfor finder jeg ikke grundlag for at indføre nulemissionszoner.

Afslutning

Vi er ambitiøse, og vi er den første regering i 9 år, der skærper miljøzonerne. De nye miljøzoner er de mest omfattende, en regering har besluttet.

Tak for ordet.