



KØBENHAVNS KOMMUNE

Teknik- og Miljøforvaltningen
Byens Udvikling

NOTAT

6. marts 2019

Sagsnr.
2019-0031171

Dokumentnr.
2019-0031171-3

**Københavns Kommunes hørings svar i forbindelse med høring om
Nationalt program for reduktion af luftforurening**

Københavns Kommune har med stor interesse læst Miljø- og Fødevarerministeriets høringsudkast til nationalt program for reduktion af luftforurening fremsendt den 24. januar 2019. Programmet vedrører forslag til indsatser, som skal bidrage til, at Danmark opfylder sine internationale forpligtelser på klima- og luftområdet, og når de nationale mål om reduktion af luftforurenende stoffer i perioden 2020 til 2030.¹

Luftforurening er en stor udfordring i København. Hovedparten af forureningen med fine partikler stammer fra udefrakommende kilder og transporteres med vinden over store afstande. Alene i København er luftforurening med fine partikler hvert år årsag til ca. 550 for tidlige dødsfald og en række alvorlige sygdomme hos børn og voksne.

Københavns Kommunes Borgerrepræsentation har vedtaget en ambition plan om at være verdens første CO₂-neutrale hovedstad i 2025 samt en Ren Luftplan med en vision om, at luften i København skal være så ren, at borgernes sundhed ikke belastes.

Københavns Kommune finder det derfor positivt, at der fremlægges et program med forslag til indsatser, som skal bidrage til at reducere luftforureningen i Danmark og i resten af Europa. I forhold til at nå målet om CO₂-neutralitet og ren luft i København er forslagene til indsatser dog for uambitiøse og har mangler i forhold til den overordnede omstilling for mobilitet i byområder, hvor cykel, gang og kollektiv trafik i højere grad kan bidrage til mindre forurening og CO₂-udledning. Programmet forholder sig heller ikke til hvordan fremtidens mobilitet vil se ud, og hvilke behov der vil være på lang sigt.

Københavns Kommune har følgende konkrete bemærkninger:

1. Dieselbiler:

- tidspunktet for salg af nye dieselbiler bør fremrykkes

2. Miljøzonen:

- personbiler bør indgå med særskilte emissionskrav i miljøzonen
- krav til lastbiler, busser og varebiler bør skærpes
- der bør stilles krav om effektive lukkede partikelfiltre på ældre køretøjer, og om at opgraderede køretøjer skal have SCR-katalysator.

¹ Det drejer sig om: Kvælstofoxid, (NO_x), svovldioxid, ammoniak, NMVOC og fine partikler

Mobilitet

Njalsgade 13
Postboks 348
2300 København S

Direkte telefon
2012 6573

E-mail
grnede@kk.dk

EAN nummer
5798009809452

www.tmf.kk.dk

- der bør være mulighed for at etablere zoner med særlige krav indenfor miljøzonen.
- 3. *Krydstogtskibe:*
 - der bør opstilles konkrete mål for etablering af landstrømanlæg til krydstogtskibe og færger.
- 4. *Taxier:*
 - der bør være en mere ambitiøs og klar plan for stramningen af miljøkrav til taxier i 2025
- 5. *Regional cykelinfrastruktur*
 - cykler skal indtage en central rolle som virkemiddel til at løse Københavns Kommunes og regionens udfordringer i forhold til luftforurening, trængsel og klima
- 6. *Kollektiv trafik*
 - busser, metro og tog uden lokal luftforurening samt overflytning af bilture til kollektiv trafik
- 7. *Mobility as a service*
 - Københavns Kommune ønsker at Mobility as a Service udbredes yderligere.
- 8. *Bygge- og anlægsmaskiner:*
 - Københavns Kommune anbefaler, at der udarbejdes indsatser og lovkrav, som gør det muligt at stille emissionskrav til arbejdsmaskiner. Det kan f.eks. være krav i form af EU's stagenorm krav.
- 9. *Roadpricing:*
 - der bør åbnes for muligheden for storskalaforsøg med intelligent roadpricing
- 10. *Brændeovne:*
 - der bør være mulighed for at indføre forbud mod brug af brændeovne i større byer, hvor der er fjernvarme
- 11. *Landbruget:*
 - der bør indføres afgifter på ammoniakproduktion i landbruget

De enkelte punkter uddybes nedenfor.

Ad 1 - Dieselmotorer

Københavns kommune vurderer, at et stop for salg af dieselmotorer i 2030 kan understøtte omlægningen til elbiler. Men da en ny bil har en levetid på min. 14 år, vil forslaget betyde, at Københavns Kommune ikke kan nå målet om CO₂-neutralitet i 2025, da der fortsat vil være fossile køretøjer på danske veje frem mod 2045-2050. Københavns Kommune anbefaler derfor, at tidspunktet for salg af nye dieselmotorer fremrykkes.

Ad 2 - Miljøzonen

Københavns Kommune anbefaler, at kommunerne får mulighed for at etablere miljøzoner, som omfatter skærpede krav til både lastbiler, busser, varebiler og personbiler. Disse krav skal implementeres hurtigst muligt, så reduktionseffekten øges til gavn for borgernes sundhed.

Ifølge forslaget skærpes kravene til køretøjer kun frem mod 2025. Herefter sker der ingen skærpelse. Erfaringerne fra den eksisterende miljøzone viser, at der er behov for en mere dynamisk tilgang, hvor kravene til køretøjer skærpes med en vis forsinkelse i forhold til nye euronormer. Noget tilsvarende bør indføres i forhold til en kommende miljøzone.

Københavns Kommune anbefaler derudover, at der stilles krav om effektive, lukkede partikelfiltre på ældre køretøjer, og at opgraderede køretøjer skal have påmonteret velfungerende SCR-filtre. Desuden bør der indføres krav om effektiv partikeltest ved periodiske syn, således at kun funktionelle filtre kan slippe igennem synet.

Københavns Kommune anbefaler desuden, at der skabes mulighed for at etablere zoner med særligt ambitiøse krav som nulemissionszoner, der kan understøtte mål om fossilfri biler i byerne.

Ad 3 - Krydstogtskibe

Luftforurening fra krydstogtskibe og færger er en væsentlig lokal kilde til luftforurening med sundhedsskadelige partikler og gasser. Den stigende krydstogsturisme betyder, at flere og flere skibe anløber Københavns Havn, hvor mange boliger beliggende i havneområder er meget generet af luftforurening fra skibe, der ligger ved kaj.

Københavns Kommune finder det positivt, at der lægges op til et internationalt samarbejdsprojekt med fokus på udvikling af fælles initiativer til fremme af miljøvenlig krydstogtturisme. Skal forureningen fra skibe, som ligger ved kaj, begrænses, er det nødvendigt at stille krav om eldrift, som f.eks. brug af landstrømanlæg, og at denne mulighed findes i de havne, hvor skibene anløber.

Københavns Kommune anbefaler, at denne indsats gøres mere konkret og målbar. Det kan f.eks. ske gennem en politisk aftale om at havne i Nordeuropa med anløb af krydstogtskibe og udenrigs færgetrafik skal anvende landstrøm, når de ligger ved kaj.

Ad 4 - Taxier

Københavns Kommune mener ikke, at en stramning af miljøkravet til taxier til euro 6 normen i 2022 er tilstrækkelig ambitiøs ift. ambitionen om, at ingen nye taxier udleder CO₂ eller luftforurening fra 2025, som blev fremsat i regeringens klimaudspil "Sammen om en grønnere fremtid". De løbende stramninger af miljø- og energikrav frem mod nulemission i 2025 bør desuden fremgå klart, hvis branchen skal have mulighed for at lægge langsigtede planer for omstilling af flåden, og ønsket om en fuld omlægning til nulemission inden 2030 skal indfries.

Ad 5. Regional cykelinfrastruktur

Erfaringer fra etablering af de første ruter i den regionale cykelinfrastruktur, Supercykelstier, i Region Hovedstaden viser stor effekt, både i forhold til et øget antal ture, sundhed, trængsel og miljø.

Indtil nu er 19 kommuner koblet sammen via otte etablerede supercykelstier og 7 ruter er på vej. Visionen er at binde kommuner og hovedstadsområdet sammen med i alt 45 ruter svarende til 750 km supercykelsti.

Evalueringer af de etablerede ruter viser stigninger i cykeltrafikken op til 61% på de ruterne. 25% af de adspurgte cyklister, som siger, de er nye cyklister, har tidligere taget bilen. Samtidig er brugerne villige til at cykle langt.

En potentialeanalyse af det samlede net på 45 ruter i Region Hovedstaden viser, at nettet kan føre til 6 mio. flere cykelture.

Københavns Kommune finder derfor at cykling bør indgå som et vigtigt virkemiddel til at løse trængsels-, sundheds- og miljøudfordringer og anbefaler, at cykler skal spille en fremtrædende rolle i et nationalt program for reduktion af luftforurening. Det betyder blandt andet, at der bør etableres en strategisk, langsigtet national støtte til regionale cykelindsatser såsom de tværkommunale supercykelstier, da det ikke alene bør være et kommunalt ansvar.

6. Kollektiv trafik

Københavns Kommune arbejder på at gøre den kollektive trafik CO₂-neutral, hvilket bl.a. indebærer krav om rene busser. Hertil kommer metro og togdrift på el, og herved vil overflytning af bilture til kollektiv trafik være et effektivt middel til mindre luftforurening.

Kommunen anbefaler, at staten arbejder på at omstille al togdrift til el samt støtter udskiftning af dieseldrevne busser til renere køretøjer.

Desuden anbefaler Københavns Kommune at udbygning af den kollektive trafik indgår som et middel til at reducere luftforurening, da mere attraktiv kollektiv trafik kan få færre til at vælge egen bil.

Ad 7. Mobility as a Service

Regeringen præsenterede i september 2018 et nyt udspil om at samle Rejsekortet og Rejseplanen i en digital mobilitetstjeneste for at give passagererne i den kollektive trafik flere mobilitetsvalgmuligheder. I september 2018 blev der umiddelbart efter regeringens udspil i forbindelse med ITS Verdenskongressen i København gennemført et forsøg med en udvidet Rejseplan kaldet MinRejseplan. MinRejseplan inkluderede blandt andet Bycyklen og elektriske bybiler.

Københavns Kommune foreslår derfor en udvidelse af forsøget med MaaS, inkl. f.eks. implementering af CO₂, cykel og gang i MinRejseplan. Forslaget vil gøre det muligt for den enkelte borger at få nem og overskuelig adgang til et mere fleksibelt og grønt mobilitetsudbud som alternativ til egen bil samt mulighed for at vælge transportmiddel efter CO₂-udledning og udledning af luftforurening.

Ad 8 - Bygge- og anlægsmaskiner

Arbejdsmaskiner samt inderhavnens erhvervstrafik i København bidrager med betydelige udledninger af NO_x, partikler samt CO₂. Københavns Kommune anbefaler derfor, at der udarbejdes indsatser og lovkrav, som gør det muligt at stille emissionskrav til arbejdsmaskiner. Det kan f.eks. være krav i form af EU's stagenorm krav.

Ad 9 - Roadpricing

Københavns Kommune anbefaler, at staten indgår i et samarbejde vedrørende et storskalaforsøg med intelligent roadpricing i hovedstadsområdet/hele landet. Formålet med et storskalaforsøg er at skabe et solidt grundlag for at træffe beslutning om ændret lovgivning og politiske beslutninger omkring roadpricing. Det skal således validere de tekniske løsninger, analysere trafikanternes adfærd for at få indblik i de trafikale effekter samt analysere omkostninger, samfundsøkonomi og fordelings effekter. Desuden skal det bidrage til at forstå brugernes behov og præferencer.

Intelligent roadpricing kan bidrage til at reducere trafikens luftforurening gennem en generel regulering af bilkørsel, så trafikken i byer mindskes, og gennem en målrettet prissætning, der afspejler køretøjers miljøbelastning.

Københavns Kommunes bemærkninger i forhold til miljøzonen samt krav til arbejdsmaskiner indgik også i Københavns Kommunes høringssvar til lovforslag om skærpelse af miljøzonekrav til tunge køretøjer og varebiler fremsendt den 28. januar 2019.

Ad 10 - Brændeovne

Brændeovne bidrager med 2/3 (66%) af den samlede danske udledning af fine partikler og er derved den største danske kilde til sundhedsskadelig partikelforurening. I København er den lokale emission fra brændeovne årsag til ca. 10 for tidlige dødsfald om året.

Københavns Kommune har forståelse for, at regeringen ønsker at etablere skrottingsordninger baseret på udskiftning af ældre brændeovne. I byer som København, hvor alle husstande er forsynet med fjernvarme, er der dog ikke samme behov for brændeovne til opvarmning af boliger som andre steder i Danmark.

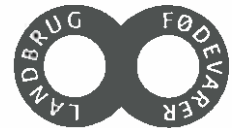
Københavns Kommune anbefaler derfor, at der i programmet indarbejdes tiltag, som giver kommunerne mulighed for helt eller delvist at

forbyde brug af brændeovne i områder, hvor der er andre og mere miljøvenlige opvarmningskilder, eksempelvis fjernvarme.

Ad 11 - Landbruget:

I Danmark er landbruget den største kilde til ammoniakemission, som omdannes til fine partikler i atmosfæren, og som med vinden transporteres videre og bidrager til partikelforurening i blandt andet byerne.

Københavns Kommune finder, at der i forslaget til indsatser er taget mere hensyn til erhvervets konkurrenceevne end til de forureningsskader, som landbrugets ammoniakproduktion påfører samfundet. Ammoniakreducerende tiltag er fortrinsvist henlagt til et udvalg, der skal komme med forslag til indsatser, eller til frivillige tiltag, hvilket Københavns Kommune mener er for uambitiøst set i lyset af den skadelige virkning den nuværende ammoniakemission har på folkesundheden.



Miljø- og Fødevarerministeriet

mfvm@mfvm.dk

c.c. Heidi Ravnborg

lheira@mfvm.dk

Landbrug & Fødevarer

Axelborg, Axeltorv 3
DK 1609 København V

T +45 3339 4000

F +45 3339 4141

E info@lf.dk

W www.lf.dk

CVR DK 25 52 95 29

Vedr. journalnummer 2019-1203 bemærkninger fra Landbrug & Fødevarer til udkast til nationalt program for reduktion af luftforurening med tilhørende udkast til miljøvurdering

I forbindelse med revisionen i 2012 af Gøteborgprotokollen under UNECE konventionen om langtrækkende grænseoverskridende luftforurening (LRTAP) forpligtede den daværende regering Danmark på et reduktionsmål for ammoniak på 24 pct. i 2020 sammenlignet med 2005. Da NEC-direktivet er EU's implementering af Gøteborgprotokollen, er også NEC-direktivets 24 pct. reduktionskrav i 2020 en direkte følge af den danske regerings beslutning i 2012.

Landbrug & Fødevarer har helt tilbage fra forhandlingerne om revisionen af Gøteborgprotokollen været helt uforstående overfor det danske ønske om at reducere med 24 pct. set i lyset af, at Danmark i forvejen er et af de lande, der har reduceret mest og at EU's gennemsnitlige reduktionsmål for 2020 kun er 6 pct.,

Vi noterer os, at der i regeringens klima- og luftudspil skrives, at "Danmark har i dag et af de mest miljøvenlige og effektive landbrug i Europa" og at landbruget "...siden 1990 (har) formået at sænke udledningen af drivhusgasser og ammoniak til luften, samtidig med at produktionen er steget".

Vi har under implementering af NEC-direktivet klart gjort opmærksom på, at når 94 pct. af ammoniakemissionen i Danmark er landbrugsrelateret, så kan et 24 pct. reduktionsmål i 2020 ikke nås uden alvorlige erhvervsøkonomiske konsekvenser for landbruget i Danmark. Det skyldes, at en lang række tiltag til reduktion af ammoniak allerede var vedtaget og gennemført i Danmark inden 2005, som er referenceåret for reduktionskravet på 24 pct. Danmark har således i hele perioden fra 1990 til 2016 reduceret ammoniakemissionen med 40 pct., hvor det tilsvarende tal for EU er 23 pct.

Vi undrer os forøvrigt over, at tiltag i forhold til ikke-landbrugsrelaterede kilder overhovedet ikke adresseres i det nationale program for reduktion af luftforurening. Det er vores opfattelse, at en indsats i forhold til ammoniakilder uden for landbruget også kunne bidrage til en vigtig reduktion i de samlede danske udledninger af ammoniak.

Den danske regering oplyste tilbage i 2012, at reduktionsmål på 24 pct. var baseret på en fastholdelse af allerede besluttede tiltag i eksisterende EU eller national lovgivning. Det fremgår bl.a. af orienteringsnotat af 16. april 2012 til Folketinget fra Miljøministeriet.

Landbrug & Fødevarer repræsenterer landbruget og fødevarerhvervet i Danmark. Organisationen er resultatet af en fusion mellem Landbrugsrådet, Danske Slagterier, Dansk Svineproduktion, Dansk Landbrug med Dansk Landbrugs Medier og Dansk Landbrugsrådgivning, samt væsentlige dele af Mejeriforeningens aktiviteter

Landbrug & Fødevarer repræsenterer Danmarks største kompetenceklynge med 150.000 beskæftigede og en samlet eksport på mere end 100 mia. kr. årligt.



Landbrug & Fødevarer har derfor en klar forventning om, at hvis det for at nå de danske reduktionsmål er nødvendigt at pålægge landbrugserhvervet reduktionskrav udover et niveau svarende til bedste tilgængelige teknik, må erhvervet sikres fuld økonomisk kompensation.

Specifikke bemærkninger

Kapitel 2, ammoniak

"For ammoniak er Danmark blandt de lande, der har opnået de højeste reduktioner i udledningen med næsten en halvering siden 1990'erne"

Der kan tilføjes til ovenstående, at Danmark *både* har reduceret ammoniakemissionen og øget produktionen siden 1990'erne.

Jf. vores indledende bemærkninger betyder det, at det er dyrere - for samfundet, erhvervet og den enkelte producent - at reducere de næste tons ammoniak i Danmark end i EU generelt, fordi de mest omkostningseffektive løsninger allerede er implementeret før 2005, som er basisåret for beregning af reduktionsforpligtelserne i NEC direktivet.

Kapitel 2, afsnit 2.1.3.1 s. 19 faktaboks "Fakta om ammoniak"

I faktaboksen om partikler s. 13 er der redegjort for udenlandske kilders bidrag til partikelforurening i Danmark. En lignende oplysning bør fremgå for ammoniak i faktaboksen om ammoniak. Vi foreslår følgende formulering af 3. dot og tilføjelse af en 4. dot til faktaboksen:

Dot 3: *Ammoniak skader miljøet ved at bidrage til forurening og ved at tilføre **kvælstof næringsstoffer via luften** til f.eks. næringsfattige naturområder **via luften, hvorved hvor det kan bidrage til, at artsrigdommen reduceres***

Dot 4: *Ammoniak er sammen med NOx de væsentligste kilder til forurening med luftbåren kvælstof. 66 pct. af den samlede deposition af luftbårent kvælstof på det danske landareal stammer fra udenlandske kilder.*

Kapitel 3, tabel 4

De viste emissioner for ammoniak i 2005 samt fremskrivning af emissioner til 2020, 2025 og 2030 må være de korrigerede emissioner (korrigeret for emission fra voksende afgrøder mm) - bør være de ukorrigerede (svarende til de værdier, der kan aflæses i DCE rapport 298 (2018), s. 6, tabel S.1)

Kapitel 3, afsnit 3.1.2 s. 30-31 "Særligt om usikkerhed på ammoniakfremskrivningen"

Afsnittet giver en god beskrivelse af den betydelige usikkerhed, der knytter sig til ammoniakfremskrivningerne. Denne usikkerhed understreger behovet for at have maksimalt fokus på at minimere usikkerhederne på emissionsopgørelserne for at sikre et solidt fagligt grundlag for evaluering og prioritering af luftkvalitetsindsatsen i Danmark.



Kapitel 4, afsnit 4.3.1 s. 44 "Fortsatte ammoniakkrav ved miljøgodkendelse af husdyrbrug"

Det løbende arbejde med at definere BAT-niveau for ammoniakemission fra husdyrbrug kan yde et vigtigt bidrag til reduktion af emissionen. Det forudsætter dog, at der investeres i nye stalde, da implementering af ny teknologi oftest vil ske i forbindelse med nybyggeri. Derfor skal indsatsen for at mindske ammoniakemissionen også ses i sammenhæng med de generelle erhvervsøkonomiske vilkår for husdyrproduktionen i Danmark.

Det skal dog også understreges, at arbejdet med at fastlægge BAT-niveauet for ammoniakemission fra husdyrbrug må ske helt uafhængigt af Danmarks nationale forpligtelser i forhold til NEC-direktivet. Fastlæggelsen af BAT-niveau skal ske ud fra, hvad der er bedste tilgængelige teknik, hvilket bl.a. indebærer, at teknikken kan anvendes i praksis på økonomiske og tekniske levedygtige vilkår. Det danske niveau for BAT for svine- og fjerkræproduktioner skal desuden fastlægges i overensstemmelse med EU BAT niveauet, som det er beskrevet i BAT referencedokumentet for svine- og fjerkræproduktioner. Hvad Danmark har forpligtet sig til som nationalt mål for ammoniak, er helt uvedkommende i forhold til BAT-processen.

Dette er en væsentlig pointe i forhold til arbejdet med BAT, og vi vil derfor foreslå, at der efter sidste punktum i afsnit 4.3.1 tilføjes:

Det er forventningen, at opdateringen af vidensgrundlaget for BAT kan bidrage til at mindske emissionen af ammoniak, men fastlæggelsen af BAT niveauerne vil ske efter principperne for vurdering af en tekniks tekniske og økonomisk tilgængelighed og i overensstemmelse med EU niveauer for BAT.

Kapitel 4, afsnit 4.3.2 "Udvalg om ammoniakreducerende tiltag"

Forslaget om et udvalg om ammoniakreducerende tiltag blev første gang præsenteret i regeringens klima- og luftudspil "Sammen om en grønnere fremtid" i oktober 2018. Dengang blev udvalgets opgave beskrevet som at "...vurdere mulige tiltag, der kan bidrage til opfyldelsen af målene om reduktion af ammoniak i NEC-direktivet. Blandt andet skal udvalget undersøge, hvordan ammoniakreducerende teknologier kan fremmes via støtte modeller, pilotordninger eller lignende".

I udkastet til nationalt program for reduktion af luftforurening beskrives udvalgets opgave indledningsvis som at

"...undersøge mulighederne og komme med forslag til en balanceret løsning, der kan bidrage til at nedbringe ammoniakemissionen uden at sætte erhvervets konkurrenceevne over styr".

Det kan vi tilslutte os uden forbehold, og det er i tråd med beskrivelsen af udvalgets opgaver i klima- og luftudspillet. Men med sidste punktum i 2. afsnit "Initiativerne, som udvalget skal præsentere, [ska] bringe Danmark i mål med dets reduktionsforpligtelser" og sidste punktum i 3. afsnit "Initiativerne skal som nævnt dog sikre, at reduktionsmålet for ammoniak nås" siges det klart, at udvalget får en bunden opgave med at bringe Danmark i mål med reduktionsforpligtelserne for ammoniak i NEC direktivet.



Med tekstforslaget i programudkastet går man væsentligt videre i beskrivelsen af udvalgets mål, idet udvalgets forslag nu ikke skal "bidrage til opfyldelsen af målene.." men ".. sikre, at reduktionsmålet for ammoniak nås". Det er en meget væsentlig stramning af udvalgets mål, som går langt videre end det, der er foreslået i regeringens luft- og klimaudspil.

Landbrug & Fødevarer mener som tidligere nævnt ikke, det er muligt at nå de nationale reduktionsmål for ammoniak, uden at det får store erhvervsøkonomiske konsekvenser. Det bør derfor fremgå, at en vigtig opgave for udvalget vil være at fastlægge behovet for økonomisk kompensation til erhvervet, hvis det (som forventet) vil vise sig nødvendigt at stille reduktionskrav, der går videre end hvad der svarer til BAT-niveau, for at nå Danmarks nationale reduktionsmål. Det, mener vi også, ligger i forlængelse af regeringens luft- og klimaudspil, hvor en af udvalgets opgaver er at undersøge, hvordan ammoniakreducerende teknologier kan fremmes via støttemodeller, pilotordninger eller lignende.

Desuden mener vi også, det er nødvendigt i udvalget eller i et parallelt udvalg at vurdere reduktionskrav for andre kilder end landbrug. Med de seneste fremskrivninger vil Danmark have en manko på ca. 5.000 tons ammoniak i 2020 i forhold til reduktionsmålet. Det svarer i størrelsesorden til ammoniakemissionen fra kilder uden for landbruget. En reduktion i emissionen fra de øvrige kilder vil derfor kunne yde et vigtigt bidrag til den danske reduktionsmanko. Det er i den forbindelse værd at notere sig, at de 5 største punktkilder til ammoniakemission i Danmark ikke er landbrug, og at udledningen fra disse 5 kilder alene (i flg. EPRTR) er ca. 316 tons.

Afslutningsvis skal vi opfordre til, at der fra dansk side arbejdes målrettet på at hæve det internationale og især EU's ambitionsniveau ift ammoniakreduktion. Lande som Tyskland, Spanien, Italien og Frankrig, som i 2016 tilsammen stod for 55 pct. af ammoniakemissionen i EU, har kun leveret en samlet reduktion i ammoniakudledningen fra 1990 til 2016 på 9 pct., hvor Danmark i samme periode har reduceret med 40 pct.. Når Danmark så ovenikøbet pålægges det største reduktionskrav i 2020, hvor de fire nævnte lande har reduktionsforpligtelser på mellem 3 og 5 pct., er det undergravende for dansk landbrugs konkurrenceevne. Sammenholdt med, at ca. 2/3 af depositionen af luftbåren kvælstof på det danske landareal er fra udenlandske kilder, understreger det, at en holdbar løsning af ammoniakudfordringen for dansk landbrug og dansk natur kun findes ved et stærkt dansk internationalt engagement.

Med venlig hilsen

Henrik Bang Jensen

D 33 39 44 52

M 40 37 26 32

E hbj@if.dk

Afsender:

Dato: Den 8.3.19

LOB – Landsforeningen til Oplysning om Brænderøgsforurening
braenderoeg@braenderoeg.dk

mfvm@mfvm.dk med Cc. til heira@mfvm.dk Emne: journalnummer 2019-1203

Høring over udkast til nationalt program for reduktion af luftforurening og miljøvurdering

1. LOBs henstillinger

LOB anser det for påkrævet med en hurtig udfasning af brugen af brændeovne.

Begrundelser:

I følge det udsendte "Nationalt program for reduktion af luftforurening" betragter Miljø- og Fødevarerministeriet partikler som den mest sundhedsskadelige del af luftforureningen, og de fine partikler (PM_{2,5}) vurderes som den gruppe partikler med de største negative effekter.

Det slås også fast, at ca. 2/3 af de fine partikler (målt ved masse) fra danske kilder kommer fra brændeovne o.l.(s. 11 i høringsudkastet).

Det er derfor klart for os, at problemerne med luftforurening fra fine partikler vil blive mindsket kraftigt, hvis man udfaser brugen af små træfyrringsanlæg i løbet af en kortere årrække.

LOB ønsker større politisk opmærksomhed på særligt skadelige stoffer i brænderøg.

Begrundelser:

Koncentrationen af disse stoffer er ved indikative målinger påvist at være stærkt forhøjede i udtalte brændeovnskvarterer. Kendte eksempler fra DMU og DCEs forskning er dioxin (Gundsømagle), PAH (Jyllinge) og Benzen (Hvidovre).

LOB ønsker mere virkelighedstro målinger af omfanget af eksponering fra brænderøg i boligområder.

Begrundelser:

Befolkningens eksponering jvf. Ballerupmålinger (se bilag) kan ikke beskrives vjh. af en gennemsnitsværdi over f.eks. et år og ud fra ganske få baggrundsstationer rundt om i landet på en gyldig måde, sådan som det ellers antydes s. 33 i høringsudkastet i afsnittet om eksponering.

LOB ønsker, at kommunernes tilsynspligt og kontrolmyndighed bliver styrket i forhold til bekæmpelse af røggener.

Begrundelser:

Brænderøgens omfang, sammensætning og bevægelser væk fra afkastet er simpelthen kaotiske. Derfor er brænderøg i boligområder altid **en væsentlig forurening**. Dette bør de kommunale myndigheder tage hensyn til ved klagesager. – DCE kan efterhånden levere de fornødne oplysninger om brændeovnes lokaliteter.

2. Miljøministeriets initiativer 2001-2018

Partikler

Desværre har myndighederne siden 2006, hvor brændeovne blev fredet af hensyn til landets klimapolitik, ikke igangsat initiativer, som har mindsket brugen af træfyring. Tværtimod. I følge DCE er brændselsforbruget i boligsektoren tredoblet siden år 2000 (Nielsen, O.-K. mfl., 2018, s. 68).

Oversigten i udkastet over initiativer i forhold til partikler (s.14) viser, at man har koncentreret sig om beskedne skrotningsordninger (uden krav om brændselsfri opvarmning) og partikelkrav til ovnene i følge brændeovnsbekendtgørelserne. Disse testes i laboratoriet. Målinger viser imidlertid, at partikeludslip er betydeligt større i virkeligheden end ved testfyringerne.

Flygtige organiske forbindelser

NEC-udkastet erkender problemer med flygtige organiske forbindelser. Side 23 i udkastet står der bla.: "Emissionen fra små forbrændingsanlæg har været stigende". Men der er ingen refleksioner af, hvad det betyder helbredsmæssigt i boligkvarterer med en øget koncentration af f.eks. benzen. Benzen er kendt både for sine akutte skadesvirkninger og de langsigtede virkninger som astma og kræft (Czeskleba-Dupont, s. 156).

3. Initiativer til at reducere luftforureningen i følge udkastet

Udkastet nævner regeringens klima- og luftudspil fra okt. 2018. Der er bla. tale om initiativer inden for brændefyring (s. 41). Overordnet set drejer det sig om initiativer der vil modernisere ovnparken. Det er brændselseffektivitet, der er i centrum. Gamle ovne erstattes med nye. Af den grund forventer man et fald af partikeludslippene.

NB. I Tabel 9 om "beslutede og overvejede tiltag til at reducere emissioner fra brændefyring" bliver det nævnt hvilke stoffer, der bliver påvirket af initiativerne. Pudsigt nok nævnes dioxin her. Men lige præcis dioxin er et af de elementer, som modernisering af brændeovne ikke vil mindske udslippene af, tværtimod (Andersen og Hvidberg 2017, Schleicher 2018). Det samme gælder for NOx'er (Jensen, S.S. mfl. (2015) og ultrafine partikler (Klippel og Nussbaumer 2007).

4. Initiativer i følge LOB

I Launceston, Tasmanien satte myndighederne ind med en række koordinerede indgreb, der omfattede økonomisk støtte til boligejere, der ville erstatte brændeovne med elektricitet. I løbet af fem år reducerede dette antallet af brændeovnene betragteligt (Czeskleba-Dupont, s.180-81).

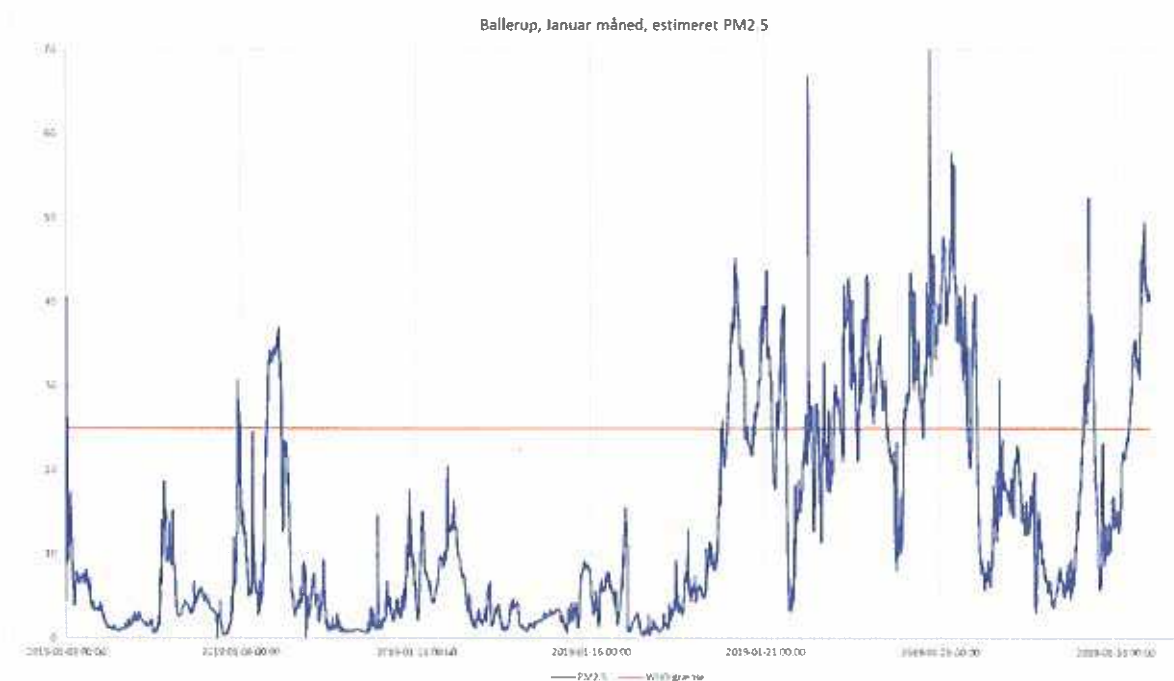
Det er afgørende for initiativernes succes m.h.t. at formindske helbredseffekter fra små træfyringsanlæg, om målet for politikken er en udfasning af antallet af anlæg eller blot en modernisering. Derfor foreslår LOB økonomiske incitamenter som billige lån til omlægning af opvarmningssystemer. Lokalt kan kommunerne benytte planlovgivningen til at fremme skortensfrit byggeri, ligesom en forskrift på området kan hjælpe grundejerforeninger til at håndhæve kravet om ren luft i boligområdet (jvf. Lejres forskrift § 14)

Vi minder her til sidst om EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV (EU) 2016/2284 af 14. december 2016, s. 3 pkt.: "Ved udarbejdelsen af de nationale programmer for bekæmpelse af luftforurening bør medlemsstaterne tage hensyn til bedste praksis i håndteringen af bl.a. de mest skadelige forurenende stoffer inden for dette direktivs anvendelsesområde i forhold til følsomme

befolkningsgrupper." Et eksempel, som LOB er optaget af, er emissions-grænseværdien for dioxin, der gælder for affaldsforbrændingsanlæg og har ført til effektive filterløsninger. Dette burde også gøres gældende for små træfyrringsanlæg.

Rolf og Solveig Czeskleba-Dupont
på vegne af LOB-Landsforeningen til Oplysning om Brænderøgsforurening
Hyldebjerg 25, telf. 4640 4330

Bilag. Indikative PM2,5 målinger i Ballerup januar 2019 (kontinuerte målinger)



Diagrammet ovenfor viser resultatet af partikelmålinger ved en bolig i Ballerup i løbet af januar måned 2019. Det er partikeltallet i luften mellem 0,5-2,5µm, som er talt af Dylos DC170 tælleren.

De registrerede partikeltal omregnes fra partikler per kubikfod til partikler per cm^3 vha. en simpel enhedskonvertering. Vi har her valgt at koncentrere os om partikler i størrelsesklassen 0,5 µm - 2,5 µm. Dels fordi de fleste røgpartikler er mindre end 2,5 µm og dels fordi vi så får mulighed for en sammenligning med WHO's anbefalede grænseværdier for PM2.5. WHO's 2005 tærskelværdi for 24-timers gennemsnitligt PM2.5 er på 25 µg/m³. (Jan Holst Jensen 2014). Som det fremgår blev denne tærskelsværdi overtrådt mange gange i løbet af januar 2019. Dette skyldes nærheden til røgekilden.

Kilder:

Andersen, Jes Sig og René Lyngsø Hvidberg (2017): Laboratoriemålinger af emissioner fra brændeovne ved forskellige fyringsteknikker. Teknologisk Institut for Miljøstyrelsen, Miljøprojekt 1969

Czeskleba-Dupont, Solveig (2018): Brænderøg og Helbred – Fra kilde til krop (CNAS)

Ellermann, T., mfl. (2011): Supplerende målinger til luftovervågning under NOVANA - benzen og PAH (Videnskabelig rapport fra Nationalt Center for Miljø og energi nr. 3 <http://www2.dmu.dk/Pub/TR3.pdf>

Ellermann, T., Nøjgaard, J.K., Nordstrøm, C., Brandt, J., Christensen, J., Ketzel, M., Massling, A. & Jensen, S.S. 2015. The Danish Air Quality Monitoring Programme. Annual Summary for 2014. Aarhus University, DCE – Danish Centre for Environment and Energy, 64 pp. Scientific Report from DCE – Danish Centre for Environment and Energy No. 162. <http://dce2.au.dk/pub/SR162.pdf>

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV (EU) 2016/2284 af 14. december 2016

Holst Jensen, Jan (2014): Notat om indikative partikelmålinger

Jensen, S.S. mfl. (2015): Brændeovnes bidrag til luftforurening i København (Notat fra DCE - Nationalt Center for Miljø og Energi Dato: 17-08-2015) http://dce.au.dk/fileadmin/dce.au.dk/Udgivelser/Notater_2015/Braenderoegs_bidrag_til_luftforurening_i_Kbh_revised_ssj_v2.pdf

Klippel, N. og Nussbaumer, T. (2007): Wirkung von Verbrennungspartikeln. Vergleich der Gesundheitsrelevanz von Holzfeuerungen und Dieselmotoren (Verenum) <http://www.verenum.ch/Publikationen/SBPartikelw.pdf>

Lejre Kommune (2018): Forskrift for brug af brændeovne, pillefyr og andre ovne til fast brændsel i Lejre Kommune

Nielsen, O-K., Plejdrup, M.S., Winther, M., Mikkelsen, M.H., Nielsen, M., Gyldenkærne, S., Fauser, P., Albrechtsen, R., Hjelgaard, K.H., Bruun, H.G. & Thomsen, M. 2018. Annual Danish Informative Inventory Report to UNECE. Emission inventories from the base year of the protocols to year 2016. Aarhus University, DCE – Danish Centre for Environment and Energy, 495 pp. Scientific Report from DCE – Danish Centre for Environment and Energy No. 267 <http://dce2.au.dk/pub/SR267.pdf>

Schleicher, Ole, red. 2018: In-situ målinger af emissioner fra brændeovne i private boliger, ForceTechnology for Miljøstyrelsen, Miljøprojekt nr. 2045

Vikelsøe, J., Hovmand, M.F., Andersen, H.V., Bossi, R., Johansen, E. & Chrillesen, M.-A., 2005. Dioxin in the Atmosphere of Denmark. A Field Study at Selected Locations. National Environmental Research Institute, Denmark. 83p – NERI Technical Report no. 565. http://www2.dmu.dk/1_viden/2_Publikationer/3_fagrappporter/rapporter/FR565.PDF



**Marine
Ingredients
Denmark**

Axelborg, Axeltorv 6
DK-1609 Copenhagen V
Denmark

T +45 33 14 58 00
E MID@maring.org
W www.maring.org

CVR DK 83900628

Miljø- og Fødevareministeriet
Departementet
Eksport og Miljøteknologi
Slotsholmsgade 12
1612 København K
Att: Heidi Ravnborg

Vedr. høring over udkast til Nationalt program til reduktion af luftforurening (j-nr. 2019- 1203)

Marine Ingredients Denmark anerkender indsatsen og tiltagene for at forbedre luftkvaliteten i Danmark og Europe. Vi vil i samme omfang bemærke, at et producerende og driftigt Danmark kan, og vil ofte, medføre uundgåelige udledninger. Det er derfor vigtigt at finde den rette balance, der både tager hensyn til nærmiljøet og produktiviteten.

MID er brancheforeningen for danske fiskemels- og fiskeolie producenter. Danmark er den største producent i Europa, på global plan den 8. største producent af fiskemel og fiskeolie og med en eksport i 2017 på 3,9 mia. kr.

Produktionen er baseret på en bæredygtig udnyttelse af ressourcerne og sektoren er medvirkende til vækst og udvikling i en række kystsamfund og skaber mange arbejdspladser i Danmarks vderområder.



Miljø- og Fødevarerministeriet
Eksport og Miljøteknologi

Taastrup, den 26. februar 2019

Fremsendt pr. e-mail: mfvm@mfvm.dk
Cc: heira@mfvm.dk

Vedr. sags 2019-1203; Høring over udkast til Nationalt program til reduktion af luftforurening.

Dansk Bilbrancheråd har modtaget ovenstående høring og skal i den forbindelse fremsætte følgende bemærkninger.

I årevis har vejtransport fået skyld for at være den helt store synder, når talen er faldet på luftforurening, men som det tydeligt fremgår af de tal, der er lagt til grund i programudkastet, så er dette langt fra objektivt set korrekt. Som det aktuelt fremgår, at der p.t. en større forureningsgrad fra dæk, bremses og vejbelægning end fra selve forbrændingssystemet på køretøjerne. Tilsvarende – og vel nok væsentligst for det følgende – viser figuren på s. 12, at den absolutte hovedkilde til emission af partikler historisk har været og er små forbrændingsanlæg, og at transport ganske vidst er nummer 2, men med så massiv margin op til forbrændingsanlæggene, at det er næsten komisk.

Trods dette er langt størstedelen af de initiativer, der beskrives i programudkastet, henførbare til transportsektoren. Dette må kritiseres.

I de konkrete initiativer, der er programsat overfor transportsektoren, lægges der naturligvis vægt på de politiske aftaler, der aktuelt foreligger, men det er Dansk Bilbrancheråds opfattelse, at der er sket en markant forenkling af de forskellige initiativer, der beskrives.

Vi skal dog bifalde, at der også i programudkastet gives udtryk for det nødvendige i, at afgiftssystemet understøtter den teknologiske udvikling, i hvilken forbindelse Dansk Bilbrancheråd vil henvise til den bilafgiftsberegningsmetode, der benyttes i fx Norge. I denne bliver bilens registreringsafgift sat efter en række rent tekniske parametre, hvorunder miljøvenlighed i form af emission falder.

Dansk Bilbrancheråd skal dog kritisere, at programudkastet på navistisk måde anfører et tiltag om grøn omstilling af personbiler som havende et mål om, at alle nye biler efter 2035 er nulmissionsbiler. Det bemærkes i parentes, at der hermed menes el-biler. En el-bil udleder ikke gasarter under kørsel på samme vis som en traditionel bil med forbrændingsmotor, men når den samlede livscyklus gøres op for en el-bil, fra produktion over løbende opladning og vedligeholdelse til afskaffelse, gøres op, så foreligger der evidens for, at en el-bil skal køre mere end 500.000 km. før den har udledt *mindre*, end en tilsvarende bil med forbrændingsmotor med samme kilometertal.

Det er altså en illusion, hvis el-biler lægges til grund som værende uden emission.

I Dansk Bilbrancheråd hilser vi trods ovenstående programudkastet velkomment, særligt på grund af tilgangen til teknisk baserede bilafgifter, der vil kunne fremme det klimavenlige valg af transportmiddel. Vi skal dog samtidig indstille til, at de samlede livscyklusser for køretøjerne tages med i betragtningen og ikke blot vurderes som brudstykker heri.

Venlig hilsen
Dansk Bilbrancheråd



Erik S. Rasmussen
Direktør, advokat
Tlf: 40 41 43 99 - esr@dbr.dk

Hørings svar til "Nationalt program for reduktion af luftforurening"

Danske havne vil gerne bidrage med et høringssvar, da miljøvenlig skibsfart på hav og i havn har høj prioritet for de danske erhvervshavne.

Danske Havne er enig i, at der fortsat skal udføres en effektiv håndhævelse og kontrol af luftemissioner fra skibene, således at det ikke kan betale sig at forurene i de danske farvande.

Danske Havne vil også gerne bidrage til at fremme mere miljøvenlig krydstogtturisme. Danske Havne håber derfor, at kunne deltage og bidrage til samarbejdsprojektet for at fremme mere miljøvenlig krydstogtturisme.

Med venlig Hilsen

Kasper Ullum
Danske Havne



11. marts 2019

Hørings svar vedrørende udkast til nationalt program for reduktion af luftforurening

Branche foreningen Dansk Miljøteknologi fremsender hermed høringssvar vedr. det nationale program for reduktion af luftforureningen.

I Dansk Miljøteknologi er vi kritiske overfor Danmarks overholdelse af reduktionsforpligtelserne i forhold til især ammoniak og fine partikler (PM_{2,5}). Fremskrivningerne er behæftet med enorm usikkerhed, og vi opfordrer på det kraftigste til, at myndighederne imødeser de potentielt store overskridelser på den mest omkostningseffektive og teknologisk smarte måde. Konkrete løsninger uddybes i de specifikke afsnit herunder.

For SO₂, NO_x, NMVOC og de danske forpligtelser i forhold til luftkvalitetsdirektivet i øvrigt, ser det i højere grad ud til, at Danmark kan overholde reduktionsforpligtelserne, jf. fremskrivningerne. Men man skal holde sig for øje, at luftforureningen, med de gældende grænseværdier, stadig udgør en sundhedsrisiko. Som det nationale program selv fremhæver, så tilskrives årligt cirka 3200 dødsfald luftforureningen, og skadesomkostningerne i Danmark vurderes til ca. 25. mia. kr. årligt. Dette er vel at mærke selvom Danmark lever op til kravene i Luftkvalitetsdirektivet.

Det vil sige, at de eksisterende grænseværdier er sat alt for højt i forhold til sundhedshensyn. Det perspektiv bakkes op af både eksisterende og fremtidige WHO guide lines, der forventes at nedsætte de anbefalede værdier for partikler, NO₂ og SO₂ yderligere¹.

I stedet for blot at leve op til direktiverne skal Danmark derfor søge at ligge markant under grænseværdierne. Det vil give gevinst for samfundet i form af færre sygedage, hospitalsindlæggelser og for tidlig død. Derudover skal Danmark arbejde for generelt lavere grænseværdier i EU.

I forhold til gevinsterne ved en reduktion i luftforureningen skal man også tage med i betragtning, at danske virksomheder står stærkt i forhold til rensning fra den brede vifte af kilder til luftforurening. En indsats på dette område kan derfor vendes til dansk fordel, hvis danske virksomheder får mulighed for at fremvise løsninger og resultater på hjemmemarkedet.

Reduktion af emissioner fra landbrug

¹ Se: WHO Expert Consultation: Available evidence for the future update of the WHO Global Air Quality Guidelines (AQGs). Meeting report Bonn, Germany 29 September-1 October 2015 (http://www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0013/301720/Evidence-future-update-AQGs-mtg-report-Bonn-sept-oct-15.pdf?ua=1)

Dansk Miljøteknologi noterer sig, at udledningen af ammoniak fra landbruget er behæftet med store usikkerheder som følge af en potentiel ændret udvikling i forhold til antal dyrehold samt forbruget af handelsgødning.

På side 29 står der "...fremskrivningen indikerer en risiko for, at målene for [...] ammoniak i 2020 og 2030 ikke vil opnås, med mindre, der iværksættes yderligere tiltag...". Og det nationale program afsluttes med ordene "Det nedsatte ammoniakudvalg skal dog fremsætte forslag der, sammen med de afsatte midler, kan sikre, at reduktionsmålet for ammoniak nås".

Under de givne forudsætninger er der således stadig et stykke vej til at nå 24 % reduktionsmålet i 2020, og det er nødvendigt, at vi får implementeret alle teknologier til vores rådighed. Teknologierne findes allerede; de skal bare tages i brug.

Dansk Miljøteknologi foreslår følgende tiltag:

- 1) Fra myndighedernes side skal der i højere grad tilskyndes til brugen af gylleforsuring, for det er en vigtig og virkningsfuld teknologi i forhold til at overholde det danske 24 % reduktionsmål. Ved gylleforsuring opnår man en forbedret gødning, hvilket vil gøre det muligt at bibeholde den reducerede gødningsnorm, der blev ophævet i 2016. Landmanden kan hente differencen fra de underoptimale normer op til en 100 % gødningsnorm ved at sprede forsuret gylle på markerne. Derved sætter man en stopper for den øgede anvendelse af handelsgødning, der udfordrer overholdelsen af det danske reduktionsmål for ammoniak.
Dertil kommer, at gylleforsuring reducerer det danske landbrugs udledning af drivhusgasser, da forsuring hæmmer de methandannende bakterier. Ammoniakdeposition er også en indirekte kilde til lattergas, og derfor kan gylleforsuring potentielt reducere emissioner af lattergas ved at begrænse ammoniakfordampningen.
- 2) På nuværende tidspunkt går der mindst 6 år fra de tidlige udviklingsfaser af miljøteknologiske løsninger til landbruget til teknologiens virkningsgrad er verificeret, og teknologien kan tages i brug. Det er en langsommelig proces, der betyder, at nye effektive miljøteknologier i al for lang tid holdes væk fra markedet til skade for miljøet. Nye teknologier skal i stedet kunne optages *midlertidigt* på teknologilisten; en optagelse der skal ske på de samme betingelser som i dag gælder for udstedelse af en vejledende udtalelse fra Miljøstyrelsen. Teknologiproducenterne er således stadig underlagt en procedure, hvor de skal kunne sandsynliggøre teknologiens effekt, og nye og mere miljøvenlige teknologier, som f.eks. intelligente staldsystemer der i vid udstrækning reducerer ammoniak og lugt, ville komme langt hurtigere ud i anvendelse.
- 3) I det nationale program for reduktion af luftforurening nævnes, at der skal nedsættes et udvalg vedrørende ammoniakreducerende tiltag i landbruget. Dansk Miljøteknologi opfordrer til, at der i dette udvalg også er plads til interesseorganisationer fra den miljøteknologiske branche.

Reduktion af emissioner fra brændeovne

Partikeludledningen fra små forbrændingsanlæg, som f.eks. brændeovne, udgør den største direkte kilde til partikelforureningen i Danmark, selvom tallene er behæftet med stor usikkerhed. Ikke desto mindre står det klart, at tallene skal gå meget i den rigtige retning for, at Danmark kan leve op til reduktionsforpligtelserne på hhv. 33 % og 55 %. Derfor skal brændeovne reguleres ligesom al anden luftforurening for at minimere udledningen af skadelige stoffer.

Det vil sige, at der skal stilles yderligere emissionskrav til brændeovne, så udledningen af fine partikler bremser. Sådanne grænseværdier kan eventuelt opfyldes gennem eftermontering af rensedstyr. Derudover er det relevant at kigge på totalt forbud mod fyring i områder med høj befolkningstæthed, der er tilsluttet en fælles varmforsyning.

Skrotningsordninger ineffektive og dyre, jf. De Økonomiske Råd. Derfor kan vi ikke støtte den type af ordninger.

Reduktion af emissioner fra transport

Om miljøzoner

De nuværende 5 danske miljøzoner er forældede og stort set uden virkning på luftforureningen. Det skyldes, at de blot stiller krav om Euro 4, som er en standard tilbage fra 2005, og der kører næsten ingen busser og lastbiler tilbage fra den tid.

Emissioner fra trafikken udgør en væsentlig andel af den samlede luftforurening, især i de tæt trafikerede gader i myldretiden om morgenen og til dels i eftermiddagstimerne. Derfor er der potentielt også en stor positiv effekt for menneskers sundhed ved at nedbringe emissionerne.

Formålet med det nationale program er at nedbringe luftforureningen mest muligt, og derfor foreslår Dansk Miljøteknologi følgende:

- 1) Man skal åbne op for, at kommuner med byer på over 25.000 indbyggere (alternativt 40.000) kan indføre miljøzoner, hvis kommunalbestyrelsen beslutter det, og at hele Storkøbenhavn kan gøres til en stor miljøzone
- 2) I miljøzonen skal der for lastbiler og busser stilles krav om, at fra 2020 må der kun køre køretøjer indregistrerede efter 1. januar 2014 (svarende til Euro 6). Vi foreslår, at for varebiler rykkes indfasningsdatoerne til 2020 (Euro 5) og 2022 (Euro 6). Af hensyn til befolkningens sundhed bør man betydeligt hurtigere end foreslået overgå til krav om Euro 6 for at kunne køre i miljøzonerne. Det skal bemærkes, at først med Euro 6 kommer der krav til reduktion af de ultrafine partikler, som mistænkes for at have særligt skadelige sundhedsmæssige effekter.
- 3) At der stilles krav om fuld overholdelse af Euro 6 normen for såvel partikler som NOx – enten ved at køretøjerne er født med eller har fået eftermonteret et City-SCR rensedstyr med både partikelfilter og et SCR-rensedstyr beregnet til bykørsel. Vi uforstående overfor, at ældre køretøjer fortsat må køre i miljøzonerne, hvis de har eller får eftermonteret et partikelfilter. Det vil betyde, at den reduktion i NOx-udledningen, som de nyere normer sikrer, ikke bliver realiseret for disse køretøjer. Se i øvrigt Dansk Miljøteknologis tidligere høringsvar i forbindelse med lov om ændring af miljøbeskyttelsesloven (Skærpede miljøzonekrav til tunge køretøjer og varebiler).
- 4) Vi foreslår, at arbejdsmaskiner omfattes af lovgivningen om miljøzoner. Som det fremhæves i udkastet til nationalt program for reduktion af luftforurening, så er de ikke-vejgående maskiner forurenende bl.a. i forhold til NMVOC.

Dansk Miljøteknologi hilser de ekstra midler til digitalisering af håndhævelsen af miljøzonerne velkommen, og vi ser frem til, at der sikres en effektiv af håndhævelse af miljøzonereglerne.

Foruden at bekæmpe den trafikale udledning af NOx ved kilden kunne det også være interessant at se på oprensede tiltag, og derved bekæmpe den udledning, der fortsat vil forekomme.

Dansk Miljøteknologi foreslår:

- 5) At de danske myndigheder arbejder mere målrettet med grønne indkøb, så de NOx reducerende teknologier som f.eks. åbne katalysatorer, der allerede er på markedet, i højere grad integreres i byrummene. Det vil være en positiv faktor for befolkningens sundhed og det vil tælle positivt i det nationale NOx regnskab.

Om indfasningen af nul emissionskøretøjer

I det nationale program for bekæmpelse af luftforurening er der meget fokus på, at nulmissionskøretøjer skal fylde gadebilledet i 2030. Vi behøver dog ikke kigge 11 år ud i fremtiden før vi begynder at minimere udledningen fra f.eks. de eksisterende offentlige busser, lastbiler og varebiler, der bevæger sig uden for miljøzonerne.

Krav om retrofitting med SCR-systemer kan fint fungere som et trin på vejen mod en fossilfri vognpark. Med SCR-retrofitting kan man reducere store køretøjers udledning af partikler med op til 99 % mens udledningen af NOx reduceres med minimum 80 %. Det betyder noget for sundheden her og nu, og det betyder noget i forhold til det nationale regnskab med udledningen af NOx og partikler under NEC direktivet.

Reduktion af emissioner fra skibsfarten

Vel vidende at langt størstedelen af skibsfarten reguleres af IMO, så pointeres det i det nationale program, at den indenlandske skibsfart regnes med under den danske transportsektor.

Den indenlandske skibsfart er karakteriseret ved at være kystnær. Det betyder, at skadelige stoffer udledes ganske tæt på mennesker, så her kan man opnå meget ved at sætte krav.

Dansk Miljøteknologi foreslår følgende tiltag:

- 1) De danske myndigheder skal stille krav om, at den eksisterende indenlandske skibsflåde samt nye skibe retrofittes, så de ikke længere bidrager til luftforureningen og gør skadevirkning på menneskers sundhed.

På skibsfartsområdet er der også noget at hente i forhold til udledningen af kulbrinter. Der er en betydelig udledning af VOC'ere fra tankskibe, der transporterer råolie eller hel- og halvraffinerede olieprodukter.

Dansk Miljøteknologi foreslår på den baggrund følgende tiltag:

- 2) De danske myndigheder skal sætte et krav om genindvinding af emissioner fra omlastning af råolie til havs, som f.eks. Norge har fået gennemført.

Til sidst vil vi benytte lejligheden til igen at anerkende svovlovervågningsindsatsen. Det er positivt, at bevillingen blev forlænget, for indsatsen er helt central for at sikre håndhævelsen af svovlreglerne i danske farvande. Også de nye regler, der gør det muligt at offentliggøre de alvorligste overtrædelser, er et positivt skridt i den retning.

Yderligere oplysninger:

Signe Sonne-Holm, miljøpolitisk medarbejder/ ssh@danskmiljoteknologi.dk / tlf.: 3013 6723

Høringsvar: Nationale program for reduktion af luftforurening

Det Økologiske Råd har med stor interesse gennemgået høringsudgaven til det nationale program for reduktion af luftforurening. Materialet er et godt udgangspunkt for at løse den udfordring, som Danmark står overfor i forhold til helbredsskader, naturskader, bidrag til global opvarmning m.v.

Vi tager dog afstand fra, at Danmark vil overskride 2020 grænseværdierne i NEC-direktivet for både fine partikler og ammoniak. Grænseværdier, der har været kendt siden Gøteborg Protokollen blev besluttet i 2012. Luftforureningen med fine partikler og ammoniak giver store skader på både befolkningen, vores natur og klimaet. Forureningen stammer hovedsageligt fra brændefyring og landbruget. Vi har sammen med De Økonomiske Råd og mange andre længe gjort opmærksom på, at der var behov for en målrettet indsats på netop disse områder. Alligevel er næsten intet sket.

Det fremgår i forlængelse heraf, at vi heller ikke vil kunne opfylde 2030 grænseværdierne i NEC-direktivet for både fine partikler og ammoniak, med mindre der iværksættes en målrettet indsats.

I dokumentet er ikke taget højde for, at fjernelse af tilslutningspligten til fjernvarme og stigende fjernvarmepriser i de dyreste fjernvarmeområder vil øge den private brændefyring og derved øge udledningen af fine partikler og gøre det endnu sværere at opfylde grænseværdierne i direktivet.

For at opfylde grænseværdierne i NEC-direktivet skal indføres:

- 1) Beskatning af forurening fra brændefyring efter *temperaturmålermodellen* som anbefalet af Det Økologiske Råd og De Økonomiske Råd¹ som det mest effektive reguleringsværktøj, der kan spare 300 danske dødsfald årligt og ca. 3 mia. kr i helbredsomkostninger.
- 2) Mulighed for at kommuner kan forbyde brændefyring uden effektive partikelfiltre i byer med kollektiv opvarmning som anbefalet af Det Økologiske Råd, CEPOS, De Økonomiske Råd og sundhedsfaglige organisationer (Kræftens Bekæmpelse, Astma-Allergi Danmark m.v.).
- 3) Meget mere information om helbredsskader fra brændefyring, så folk lader være med at bruge deres brændeovne og i stedet isolerer deres huse og bruger miljørigtige varmekilder.
- 4) Beskatning af ammoniaktabet fra landbruget som anbefalet af Det Økologiske Råd og De Økonomiske Råd² med evt. tilbageføring som teknologistøtte til reduktionsteknologier som et generelt reguleringsværktøj ud over den specifikke eksisterende regulering.

Andre kommentarer til det nationale program for reduktion af luftforurening:

- a) Det er forkert, når der i hovedrapporten på side 4 står, at 75 % af alle helbredseffekter som følge af luftforurening skyldes kilder udenfor Danmark. Institut for Folkesundhedsvidenskab finder, at lokale forureningskilder med bl.a. ultrafine partikler giver store helbredsskader³. Disse indgår ikke i DCE/DØR's beregninger. Ligesom indeklimateforurening og luftforurening på arbejdspladser fra lokale kilder heller ikke indgår i DCE/DØR's beregninger.

¹ <https://dors.dk/vismandsrapporter/oekonomi-miljoe-2016/kapitel-ii-luftforurening>

² <https://dors.dk/vismandsrapporter/oekonomi-miljoe-2017>

³ <https://hjertereforeningen.dk/wp-content/uploads/2018/01/rapport-luftforurening-og-hjerte-kar-sygdomme-19102017-final-version.pdf>

- b) Det er forkert, når der på side 8 i hovedrapporten står, at Luftkvalitetsdirektivets formål er at sikre, at den luft vi indånder, ikke udgør et sundhedsproblem. Som det fremgår af bilagsrapporten, så opfyldes alle Luftkvalitetsdirektivets grænseværdier, men der er alligevel over 3.000 danskere, som hvert år dør af luftforurening, hvilket gør forurening med fine partikler til vores tredjestørste risikofaktor kun overgået af rygning og fysisk inaktivitet.
- c) Tabel 4 side 9-10 (sidste række): Vi mener kampagnerne også bør fokusere på at få folk til at anvende renere varmekilder som fjernvarme, gas og varmepumper, og ikke kun på at fyre fornuftigt, som der er lagt op til i tabellen. Den mest effektive reduktion er jo, hvis folk helt dropper brændeovnen og i stedet isolerer huset eller bruger miljørigtige varmekilder.
- d) Usikkerheder går to veje dvs. de kan ikke bruges som begrundelse for ikke at opfylde direktivet. Via temperaturmålermodellen til beskatning af forurening fra brændefyring opnås viden om, hvor meget træ, der rent faktisk brændes, hvilket reducerer usikkerheden.
- e) Hvis regeringen arbejder for et klimaneutralt samfund i 2050 (baggrundsrapporten side 7), så skal brændefyring udfases eller røgen skal renses grundigt, da brændefyring står for 60-70 % af den danske udledning af sod, der er en af de største årsager til global opvarmning.
- f) Partikeludledningen fra alle sektorer er faldet massivt. Undtagen for brændefyring, der i dag udleder lige så mange partikler som for 25 år siden (baggrundsrapporten side 10) og derved er det helt store miljøproblem. Her er akut behov for en indsats ud over det der beskrives.
- g) I baggrundsrapporten side 25 nævnes, at Danmark opfylder alle EU's grænseværdier, men det nævnes ikke, at disse slet ikke beskytter folkesundheden jf. pkt. b) ovenfor. Det nævnes ej heller, at Danmark overskrider WHO's grænseværdier for partikler og tjærestoffer. WHO's grænseværdier bør altid sidesættes med EU's grænseværdier, når luftforurening vurderes.
- h) Ved beskrivelse af skrotningsordningen antages, at halvdelen af de ovne, der skrottes, er ud over dem, der ellers var blevet skrottet (baggrundsrapport s. 42). Men mange af disse ovne ville jo være blevet skrottet alligevel indenfor en kort årrække, hvorfor ordningen netop vurderes meget dyr for skatteyderne og økonomisk ineffektiv af landets førende eksperter⁴.
- i) Det er netop besluttet at droppe tilslutningspligten til fjernvarme og fjerne grundbeløbet til fjernvarme, hvilket fordyrer fjernvarmen i de områder, hvor der fyres meget med brænde. Dyrere fjernvarme vil øge denne fyring og derved forureningen fra brændefyring, som i dag står for 66 % af den danske partikeludledning (baggrundsrapporten side 11). Dette vil forøge udledningen af partikler og derved flytte Danmark endnu længere fra at opfylde direktivet. Fjernvarme udleder 100-1.000 gange færre partikler pr. varmeenhed (afhængig af brændsel) end selv de bedste miljømærkede brændeovne, og forureningen øges derfor markant, når brændefyring erstatter fjernvarme. Dette skal med i vurderingen for at den er retvisende.
- j) Indsatsen overfor vejtrafik i byer er alt for ringe (forslag til miljøzonekrav vedlagt i bilag 1).
- k) Det skal understreges, at direktivet er et minimumsdirektiv, og det er samfundsøkonomisk favorabelt at levere større reduktioner af ammoniak, NOx og partikler end målsat. Derfor bør Danmark være mere ambitiøs end direktivet og også have fokus på reduktion af metan.

Yderligere oplysninger:

Kåre Press-Kristensen, seniorrådgiver, Det Økologiske Råd, tlf. 22 81 10 27 / Kaare@ecocouncil.dk

⁴ <https://www.altinget.dk/artikel/179470-vismand-regeringens-skrotningspraemie-er-ineffektiv>

Bilag 1

Det Økologiske Råd foreslår at stramme kravene i landets miljøzoner til følgende:

Dieseldrevne lastbiler og busser:

- pr. 1. juli 2020: krav om at køretøjets 1. registreringsdato er 1. januar 2014 eller senere.
- I tilfælde af en tidligere 1. registreringsdato skal lastbilen eller bussen have et lukket partikelfilter og et SCR-system, der er effektivt ved lave hastigheder i byzonen.

Dieseldrevne varebiler:

- pr. 1. juli 2020: krav om at køretøjets 1. registreringsdato er 1. januar 2012 eller senere.
 - pr. 1. juli 2022: krav om at køretøjets 1. registreringsdato er 1. september 2016 eller senere.
- I tilfælde af en tidligere 1. registreringsdato skal varebilen have et lukket partikelfilter og et SCR-system, der er effektivt ved lave hastigheder i byzonen.

Dieseldrevne personbiler:

- pr. 1. juli 2020: krav om at køretøjets 1. registreringsdato er 1. januar 2012 eller senere
 - pr. 1. juli 2022: krav om at køretøjets 1. registreringsdato er 1. september 2016 eller senere
- I tilfælde af en tidligere 1. registreringsdato skal persondieselbilen have et lukket partikelfilter.

Der bør som udgangspunkt ikke gives dispensation fra miljøkravene.

Landets øvrige kommuner bør efter ansøgning kunne indføre lignende miljøzoner alene efter beslutning af dette i byrådet og uden yderligere dokumentation.



Miljø- og Fødevareministeriet

Att.: Heidi Ravnborg
Slotholmsgade 12
DK-1216 København K

Sags-ID: -

Sagsbehandler: LK

Deres ref.: 2019-1203

Dato: 11-03-2019

Høring over udkast Nationalt program for reduktion af luftforurening

ITD kvitterer for fremsendte udkast og muligheden for at afgive bemærkninger hertil.

ITD anerkender nødvendigheden af at drive forretning under hensyntagen til klimaet og støtter aktivt op om den grønne omstilling af transport- og logistikbranchen, såfremt det foregår på fair og lige vilkår.

Derfor har ITD i anden sammenhæng ligeledes støttet op om initiativerne i det nationale program for reduktion af luftforurening for den del, der berører transport- og logistikbranchen.

Derudover har ITD ingen yderligere bemærkninger, da disse i så fald vil berøre nødvendigheden for yderligere tiltag, hvilket er forankret andetsteds.

ITD står naturligvis til disposition ved ønske om yderligere dialog.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Lasse Raunholt Kristoffersen'. The signature is somewhat stylized and overlaps the printed name below it.

Lasse Raunholt Kristoffersen
Politisk konsulent, ITD

Lyren 1
DK-6330 Padborg
Danmark

T: +45 7467 1233
F: +45 7467 4317

itd@itd.dk
itd.dk

CVR: 40990917

Høring over udkast til nationalt program for reduktion af luftforurening og miljøvurdering

KL takker for muligheden for at kommentere det nationale program for reduktion af luftforurening og miljøvurdering. Kommunerne er generelt positive over for tiltag og initiativer, der begrænser forurening og sikrer et sundere luftmiljø.

Programmet skal bidrage til overholdes af Luftkvalitetsdirektivet og til at sikre sammenhæng mellem planlægning indenfor andre områder af relevans for luftforurening, fx. planer og programmer indenfor energi, klima, industri, landbrug og transport.

KL har tidligere forholdt sig til udkast til bekendtgørelser, der skal realisere nogle af de tiltag, som regeringen har peget på i programmet, bl.a. miljøzoner i de største byer og udfasning af dieselmotorer. KL har i den forbindelse gjort opmærksom på, at kommuner, gennem deres trafikselskaber, kan få ekstra omkostninger til vognmænd, der efter eksisterende kontrakter har ret til at bruge diesel til busser og store taxier i 10 til 15 år endnu.

Generelle bemærkninger:

Programmet for national reduktion af luftforurening indeholder initiativer til at reducere emissioner fra transportområdet, indenfor landbruget og til at reducere emissioner fra brændefyring.

Implementering af initiativerne giver et væsentligt bidrag til Danmarks indsats for reduktion af sundheds- og miljøskadelige emissioner.

Indsatsområder nævnt i tabel 3, 4 og 5 i Miljørapport om forslag til nationalt program for reduktion af luftforurening bør suppleres med konkrete handlingsplaner, der bl.a. sikre gennemførligheden af de enkelte indsatsområder, herunder finansiering, placering af ansvar for den udførende instans og procedure for evaluering af gennemførte handlinger.

Følgevirkninger, herunder økonomiske:

Dato: 11. marts 2019

Sags ID: SAG-2019-01718
Dok. ID: 2730343

E-mail: TOEC@kl.dk
Direkte: 3370 3012

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

www.kl.dk
Side 1 af 2



Implementering af programmet påfører væsentlige udgifter til den udførende instans. Derfor skal allokerede midler tildeles den instans, som har det endelige ansvar for gennemførelse af de enkelte initiativer, som er indeholdt i programmet.

Yderligere foranstaltninger:

Det vil være ønskeligt, at programmet omfatter indsatser til reduktion af emissioner som følge af energiforbrug i erhvervsbygninger og i boliger. Dette, selv om programmet indeholder initiativer for reduktion af emissioner, forårsaget af brugen af brændeovne i boliger.

Med venlig hilsen

Tom Elmer Christensen
Specialkonsulent
Teknik og Miljø
KL

Dato: 11. marts 2019

Sags ID: SAG-2019-01718
Dok. ID: 2730343

E-mail: TOEC@kl.dk
Direkte: 3370 3012

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

www.kl.dk
Side 2 af 2