

11. marts 2019

Hørings svar vedrørende udkast til nationalt program for reduktion af luftforurening

Brancheforeningen 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 bremses. Sådanne grænseværdier kan eventuelt opfyldes gennem eftermontering af renseudstyr. 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 renseudstyr med både partikelfilter og et SCR-reNSEUDSTYR 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 høringssvar 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 NO_x 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 NO_x 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 NO_x 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 NO_x 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 NO_x 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