

TALEPAPIR



Miljø- og
Fødevareministeriet

Samråd den 6. april 2016 i Miljø- og fødevareudvalget (spm AC/AD)

Deltagere: Miljø- og fødevareudvalget

Praktik: Onsdag den 6. april 2016, kl. 15.00-16.00,
Christiansborg

Talens formål: Besvarelse af samrådsspørgsmål AC og AD om NO_x-udledning fra dieslbiler og kvælstofudledning fra landbruget.

Kontaktpersoner: Kontorchef Marie Louise Flach de Neergaard, Departementet, Fødevarer & Forbruger-kontoret.

TALEPAPIR



Miljø- og
Fødevareministeriet

Samråd den 6. april 2016 i Miljø- og fødevareudvalget (spm AC/AD)

Spørgsmål AC

”Hvad er baggrunden for, at regeringen støtter, at dieslbilerne de næste mange år kan øge forureningen med kvælstof-ilter (NO_x), herunder sundhedsskadelig NO₂, selvom der findes teknologi, der kan forhindre denne udvikling?”

Spørgsmål AD

”Hvilke kompenserende tiltag vil regeringen gennemføre, for at forhindre at NO_x-forureningen i byerne og kvælstofbelastningen af naturen øges, når regeringen samtidigt med lempelserne i NO_x-forureningen fra dieslbiler vil øge kvælstofforureningen fra landbruget?”

Svar

(Det talte ord gælder)

Tak for de to spørgsmål, som jeg gerne vil besvare samlet.



Samråd den 6. april 2016 i Miljø- og fødevarerudvalget (spm AC/AD)

Indledningsvis vil jeg gerne slå fast, at kravene om, at nye biler skal testes ved virkelig kørsel, vil bidrage til et markant fald i dieselbilernes faktiske forurening og dermed være et afgørende skridt i den rigtige retning. Regeringen støtter altså ikke, at bilerne kan øge forureningen.

1. EU-reglerne har fejlet

Dernæst vil jeg give spørgeren ret i, at der findes teknologi, der kan reducere dieselbilernes NOx-udledning, så de overholder EU's grænseværdier – også ved faktisk kørsel på vejene. Vi har blandt andet nogle danske virksomheder, som fremstiller sådanne rensesystemer (f.eks. Haldor Topsøe og Amminex).

Desværre har EU-reglerne for test og typegodkendelse været for dårlige, så nogle bilproducenter har kunnet undgå at anvende disse, lidt dyrere og komplicerede teknologier.

Hovedfokus i denne sag er derfor at få strammet op på EU-reglerne så hurtigt som muligt.



Samråd den 6. april 2016 i Miljø- og fødevarerudvalget (spm AC/AD)

På linje med den tidligere regering, har den siddende regering presset Kommissionen og de andre medlemsstater for at få opstramninger i den måde, EU tester nye biler på.

Den tidligere miljø- og fødevarerminister var tæt inde over denne sag, og tog i efteråret 2015, sammen med Østrig, initiativ til, at sagen blev drøftet blandt miljøministrene i EU.

2. Forhandlingerne i efteråret 2015

Regeringen har efter fast praksis oversendt grundnotater om forhandlingerne til dette udvalg og Europaudvalget i to omgange, og det fremgår af disse, at regeringen mener, at det er relevant at arbejde for at få etableret en testmetode, der sikrer at bilerne ved virkelig kørsel har en udledning, der afspejler de fastsatte grænseværdier, og at den nye testmetode skal implementeres hurtigst muligt med en så lille margin for afvigelse som muligt.



Samråd den 6. april 2016 i Miljø- og fødevarerudvalget (spm AC/AD)

Med udgangspunkt i regeringens holdning deltog ministeriets medarbejdere i forhandlingerne og søgte sammen med særligt Holland at fastholde et højt miljømæssigt ambitionsniveau.

Selv om det endelige kompromis var mindre ambitiøst end vores udgangspunkt, så stemte Danmark ja til forslaget. Ganske enkelt, fordi det var det bedst mulige resultat, der kunne opnås. Det var det bedste for miljøet og folkesundheden omsider at få vedtaget stramninger i stedet for at udskyde beslutningerne endnu længere.

De nye krav betyder, at nye biler siden årsskiftet testes ved virkelig kørsel – det som kaldes ”real driving emissions”.

Bilerne testes både ved bykørsel, landevejskørsel og på motorvejene.

Vi kommer fra en situation, hvor bilerne kun skulle testes i et laboratorium, og hvor bilerne ved faktisk kørsel har forurenet omkring 5-700 % mere, end laboratorietesten viste.



Samråd den 6. april 2016 i Miljø- og fødevarerudvalget (spm AC/AD)

I en overgangsperiode fra 2017 til 2020 vil dette blive reduceret til maksimalt 110 %, og fra 2020 vil kun måleudstyrets usikkerhed kunne tillades som tillæg til grænseværdien.

I første omgang er måleusikkerheden sat til 50 %, men efter dansk pres er der indbygget en revisionsklausul i reglerne, hvor Kommissionen hvert år skal se på måleinstrumenternes usikkerhed og løbende justere den tilladte usikkerhedsmargin. Det er min forventning, at Kommissionen vil tage dette meget seriøst.

Resultatet giver en væsentlig reduktion i NO_x-udledningerne fra nye dieslbiler. Det er derfor forkert, når spørgeren lægger til grund, at reglerne vil give lov til øgede udledninger fra bilerne, og at kravene er en lempelse for bilproducenterne.

De vil tværtimod bidrage til et markant fald i dieslbilernes faktiske forurening og dermed være et afgørende skridt i den rigtige retning. Og i lyset af den lange og hidtil resultatløse proces i



Samråd den 6. april 2016 i Miljø- og fødevarerudvalget (spm AC/AD)

EU, var det rigtige at stemme ja til den stramning, der kunne opnås enighed om.

Alternativt ville man have forsinket en løsning på problemet, til skade for sundhed og miljø.

3. Brug for yderligere stramning af typegodkendelsesreglerne

Det næste skridt bliver at rette fokus mod en styrket kontrol af de biler, der er taget i brug, så vi er sikre på, at bilerne bliver ved med at overholde forureningskravene.

Kommissionen har fremlagt deres forslag til opstramninger i den gældende typegodkendelsesforordning, og jeg ser frem til forhandlingerne i EU om forslaget.

Et grundnotat om dette er blevet forelagt Folketinget af transport- og bygningsministeren med regeringens foreløbige holdning.



Samråd den 6. april 2016 i Miljø- og fødevarerudvalget (spm AC/AD)

Et af de helt centrale punkter i den danske holdning er, at vi skal sikre langt større transparens i typegodkendelsessystemet, så tilliden til EU's forureningskrav til biler kan genetableres.

4. Konsekvenser for Danmark

Hvad er så konsekvensen af diesebilernes for høje udledninger af NO_x, spørges der om i spørgsmål AD.

Jeg kan konstatere, at den samlede danske udledning af NO_x falder og har været faldende igennem de sidste mange år. Den nye regulering af dieselerne, som netop er vedtaget, vil bidrage til yderligere fald i udledningerne.

Der er således ikke tale om en stigning i kvælstofbidraget til naturen, som følge af bilernes NO_x-udledning, men om et fald.



Samråd den 6. april 2016 i Miljø- og fødevareudvalget (spm AC/AD)

Danmark er jævnfør Gøteborg-protokollen forpligtet til at reducere NO_x-udledningen med 56 % fra 2005 til 2020.

Justeringen af NO_x-afgiften kan betyde, at udledningen af NO_x vil falde lidt langsommere end hidtil forventet. Der bliver derfor lavet en ny fremskrivning for NO_x her i foråret, så vi kender en eventuel manko for at nå målet om 56 % reduktion i 2020. Regeringen vil i så fald tage stilling til håndteringen af denne.

5. Landbrugets kvælstofudledning

Endelig spørges der også til regeringens planer for kompenserende tiltag over for øget kvælstofforurening fra landbruget.

Det kan ikke helt afvises, at fødevare- og landbrugspakken, som der blev indgået politisk aftale om lige inden jul, kan medføre en øget emission af ammoniak.



Samråd den 6. april 2016 i Miljø- og fødevareudvalget (spm AC/AD)

Om det vil være nødvendigt at iværksætte tiltag, vil bl.a. afhænge af udviklingen i husdyrproduktionen frem mod 2020.