



Miljøministeren

EU og Internationalt

Den 27. september 2019

Samrådsspørgsmål C:

Ministeren bedes redegøre for sin indstilling til den kommende dagsorden for rådsmøde (miljø) den 4. oktober 2019 samt eventuelle sager, hvortil der søges mandat i Europa-udvalget.

(Det talte ord gælder)

Svar:

- Jeg vil forelægge miljødelen af rådsmødet (miljø) den 4. oktober 2019. Punkt 1 og 2 forelægges til orientering. Punkt 3 om typegodkendelser af motorkøretøjer forelægges til forhandlingsoplæg. Jeg starter med punkt 3.
- 3. - Punkt 3 er **forslaget om typegodkendelser af motorkøretøjer**. Forslaget lægger op til at genoprette retsgrundlaget for typegodkendelse af lette køretøjer med hensyn til udledning af luftforurenende stoffer.
- EU-domstolen har annulleret den gældende lovgivning med virkning fra februar 2020. Det blev gjort med henvisning til, at kun lovgiver kan fastsætte regler, der anses som væsentlige.
- Kommissionen har via den tekniske komité for motorkøretøjer vedtaget regler om emissioner ved faktisk kørsel med tilhørende overensstemmelsesfaktorer.
- Testproceduren ved faktisk kørsel er besluttet efter dieselskandalen. Her blev det klart, at der var brug for en bedre test, for at få bilerne til at overholde deres udledningsgrænseværdier ved normal brug. Netop som Rådet og Europa-Parlamentets forordning tilsiger.
- EU-domstolen fandt, at dette de facto ændrer den grænseværdi for udledning af NOx (kvælstofilte), der er fastsat af Rådet og Eu-

ropa-Parlamentet. Retten fandt dermed, at Kommissionen havde overskredet sin kompetence.

- Forslaget indebærer ligeledes en opdatering af Kommissionens beføjelser til at kunne vedtage delegerede retsakter. Det skal dog bemærkes, at formandskabet i sit seneste kompromisforslag har reduceret antallet af delegerede retsakter samt gjort delegationen klarere og mere afgrænset.
- Det er ikke forventningen, at forslaget vil få reel betydning i forhold til emissioner fra person- og varebiler. De opdaterede regler er allerede trådt i kraft.
- Regeringen støtter forslaget. Det er vigtigt, at sikre retsgrundlaget for emissionsprøvning ved faktisk kørsel.
- Under forhandlingerne har Danmark lagt vægt på, at overensstemmelsesfaktorerne skærpes yderligere. Analyser peger på, at det er muligt. Fra dansk side lægger man vægt på at overensstemmelsesfaktorerne alene skal basere sig på måleusikkerhed.
- Måleusikkerheden bør kun udtrykke den forskel, der er på at måle i laboratoriet, og når der måles med bærbare instrumenter.
- Fra dansk side har det endvidere været vigtigt, at ikrafttrædelsesdatoer ikke forlænges men gerne fremrykkes.

1. - Punkt 1 er **rådskonklusioner om det 8. miljøhandlingsprogram**. Rådet ønsker med rådskonklusionerne at påvirke Kommissionens forslag til et nyt program. Et nyt 8. Miljøhandlingsprogram forventes at træde i kraft 1. januar 2021 og løbe til og med 2030.
- Det nuværende 7. miljøhandlingsprogram blev vedtaget i 2012 under dansk formandskab og er gældende til udgangen af 2020.
- Det fremhæves, at evalueringen af det 7. miljøhandlingsprogram viser behovet for et nyt program. Der er stadig mange udestående miljøproblemer, og miljøhandlingsprogrammet har strategisk styrke.

- Følgende overordnede prioriteter fremgår i konklusionerne:
 - o sundhed herunder vand, luft og kemikalier,
 - o ressourceforbrug og cirkulær økonomi,
 - o klima, samt
 - o biodiversitet.

- Behovet for at fortsætte fokus på gennemførelse og håndhævelse fremhæves også. Endelig fremgår der også en række tværgående prioriteter og principper.

- Regeringen støtter konklusionerne. EU skal være et forbillede for resten af verden i forhold til en ambitiøs og effektiv miljøpolitik.

- Det er vigtigt for regeringen, at den nye Kommission holdes fast på de løfter, der er givet omkring en ny "Green Deal". Derfor skal Danmark lægge pres på den nye Kommission så det 8. miljøhandlingsprogram bliver ambitiøst, fremadskuende og konkret nok til at skabe handling.

- Alt i alt er det et sæt rådskonklusioner, der kommer bredt rundt om miljø, natur og klima, og som udgør et godt indspil til et nyt 8. miljøhandlingsprogram.

- 2. - Punkt 2 drejer sig om **rådskonklusioner om cirkulær økonomi**.

- Ligesom for det 8. miljøhandlingsprogram, står vi overfor, at den eksisterende handlingsplan for cirkulær økonomi udløber og står overfor at skulle fornyes. Rådet ønsker med rådskonklusionerne at sætte retning for Kommissionens arbejde med en ny plan.

- Fordelene ved den eksisterende handlingsplan anerkendes. Samtidigt understreges det også, at der fortsat er masser at tage fat i.

- Det fremgår, at den cirkulære økonomi er fundamental for at reducere klimabelastningen og beskytte natur og biodiversitet. Den nye plan skal opstille handlinger med klar sammenhæng til klima, biodiversitet, bioøkonomi, digitalisering og industripolitik.

- Der peges på fem sektorer, hvor der er behov for målrettede strategier. Det gælder inden for bygge-, anlæg og nedrivning, fødevarer, tekstiler, mobilitet og elektronik.
- Der efterlyses en sammenhængende produktpolitik, som baserer sig på en livscyklus tilgang og adresserer overforbrug samt produktions- og forbrugsmønstre.
- Endelig fremgår det, at bæredygtige investeringer er vigtige, og der er en opfordring til at gøre brug af økonomiske instrumenter.
- Regeringen støtter rådskonklusionerne og hæfter sig ved vigtigheden af at fremhæve og understøtte den cirkulære økonomis bidrag til andre politikområder.

---000---

- Under **siden sidst** vil jeg ikke nævne noget.