



Folketingets Miljø- og Fødevareudvalg
Christiansborg
1240 København K

J.nr. 2020-13324
Den 31. august 2020

Miljø- og fødevareministerens besvarelse af spørgsmål nr. 1127 (MOF alm. del) stillet den 29. juni 2020 efter ønske fra Anne Valentina Berthelsen (SF).

Spørgsmål 1127

”Vil ministeren oplyse status for arbejdet i Danmark, EU og internationalt - med at minimere tab af mikro- og nanoplast fra bildæk samt oplyse: 1) Hvor stor en reduktion af mikroplastemission fra bildæk man kunne opnå, hvis man stillede kvalitets- og holdbarhedskrav til nye bildæk, herunder krav til materialevalg i dæk?, 2) Om der er sådanne eller lignende indgreb under overvejelse i EU-regi eller i standardiseringsorganisationer?, 3) Hvad status er for udvikling af materialer til dæk, så der ikke afgives mikro- eller nanoplast og som tillige har potentiale for at nedsætte støj fra kørslen?, 4) Hvor stor en del af mikroplastemissionen fra dæk som vurderes at være afhængig af bilførerens kørselsmåde samt vedligehold af bilen (dæktryk m.v.)?, og 5) om der på den baggrund vurderes at være behov for en oplysningskampagne?”

Svar

Vi står i en plastikkrise, og de fleste af os har efterhånden set flere billeder af de skræmmende store mængder plastik og mikroplast, der i dag findes i naturen, i luften og i havene. Vi ved, at bildæk ikke er uopslidelige og at de bliver nedbrudt gennem slitage og friktion til fint støv eller små partikler, der bliver hvirvlet op i luften. Det er bekymrende, at ca. 60 pct. af den mikroplast, der udledes og ender i vores havmiljø, kommer fra bildæk¹. Vi har stadig begrænset viden om, hvor stor indflydelse materialevalget har på mængden af mikro- og nanoplast, som afslides fra dæk i brugsfasen. Vi mangler en fælles standardiseret metode for, hvordan vi globalt måler dækafslid og udledningen af mikroplast herfra. Der forskes heldigvis på området både i Danmark og internationalt, hvor der bl.a. er fokus på mulige tiltag, som kan minimere mængden af udledt mikroplast. For at sikre erfaringsudveksling og synergi mellem de mange forskellige forskningsprojekter om mikroplast) nationalt og internationalt) er Miljøstyrelsen ved at etablere et dansk nationalt forsknings- og innovationsnetværk om mikroplast. Netværket omfatter myndigheder, universiteter, rådgivere, forbruger og interesseorganisationer og er tilknyttet det nye nationale plastikcenter i Miljøstyrelsen.

Ift. spørgsmål 1 om en reduktion af mikroplast ved kvalitets- og holdbarhedskrav til bildæk, findes der, ifølge Miljøstyrelsen, ikke konkrete tal for reduktion af mikroplastemission ved materialevalg af dæk, som oftest består af en blanding af naturgummi og syntetisk polymer. En hollandsk rapport estimerer, hvor meget af mikroplastemissionen fra dæk der kan reduceres ved forskellige tiltag. Bl.a. er det estimeret, at en fast standard for kvaliteten af dæk kan give en reduktion af slid på 5–20 pct. for det enkelte dæk. Ligesom dæktryksmonitoreringssystemer i personbiler og varevogne kan give en reduktion på 10–20 % for det enkelte dæk².

¹ Miljøstyrelsen: Microplastics - Occurrence, effects and sources of releases to the environment in Denmark, 2015

² National Institute for Public Health and the Environment: Potential measures against microplastic emissions to water, 2017

Ift. spørgsmål 2 er der på EU-plan fokus på mikroplast i bildæk, og der vil blive kigget nærmere på potentialet for reduktionsmetoder for bl.a. design af dæk inkl. udviklingen af en standard for afslid fra dæk³. Når de europæiske eller internationale standardiseringsorganisationer har fundet en måde at skabe pålidelige, nøjagtige og reproducerbare prøvningsmetoder til måling af dæks slidstyrke og levetid, kan EU Kommissionen udarbejde delegerede retsakter for dæks slidstyrke og levetid.

Ift. spørgsmål 3 er Miljø- og Fødevarerministeriet ikke bekendt med projekter, der undersøger udviklingen af dæk, der ikke afgiver mikro- eller nanoplast, og som tillige har potentiale til at nedsætte støj fra kørslen.

Til brug for besvarelse af delspørgsmål 4 om mikroplastemissionen fra dæk og bilførerens kørselsmåde samt vedligehold af bilen er der indhentet bidrag fra Transport- og Boligministeriet, som har ressort på området:

”Dæk er en nødvendig del af køretøjet og sikrer en god kontakt mellem vej og køretøj. Designet af et dæk kan medvirke til at reducere brændstofforbruget for køretøjet og derigennem CO₂-udledningen. På den ene side skal dækket være optimeret således, at det ikke har en høj rullemodstand og dermed et højt brændstofforbrug og resulterende CO₂-udledning. På den anden side skal et dæk sikre, at der er tilstrækkeligt vejgreb, således at bilen har de nødvendige styreegenskaber og dermed et højt sikkerhedsniveau. Når et køretøj kører med for lavt dæktryk, vil dette resultere i et større brændstofforbrug og dermed en højere udledning af CO₂ til omgivelserne. Samtidig vil det medføre et øget slid af køretøjets dæk og dermed en højere udledning af mikroplast. Den øgede udledning af mikroplast er stærkt afhængig af, hvor lavt dæktrykket er. Det skal nævnes, at det siden 1. november 2014 har været lovpligtigt for nye lette køretøjer at være forsynet med et dæktrykovervågningssystem. Dette system skal sikre, at alle dæk har samme dæktryk og advare føreren, hvis trykket falder med mere end 20% eller er under 1,5 bar. Derudover viser undersøgelser, at udledningen af mikroplast forøges, jo højere vægt køretøjet har. Dæk på tungere køretøjer udleder derfor mere mikroplast end dæk på lettere køretøjer. Ligeledes kan førerens kørestil have betydning for udledningens størrelse. Såfremt føreren har en kørestil med hårde opbremsninger, accelerationer med hjulspin, manøvrering af køretøjet ved meget lav hastighed eller tilsvarende, der medfører, at dækkene på køretøjet slides hurtigere, vil det medføre en øget udledning af mikroplast til omgivelserne.”

Ift. spørgsmål 5 vurderes det, at en informationskampagne umiddelbart vil have begrænset indvirkning, da det siden 1. november 2014 har været lovpligtigt for nye personbiler at være forsynet med et dæktrykovervågningssystem.

Lea Wermelin

/

Janne Birk Nielsen

³ <https://ec.europa.eu/environment/circular-economy/pdf/plastics-strategy.pdf>