

Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg
Christiansborg
1240 København K

J.nr. MST-501-00376

Den 6. december 2010

Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg har i brev af 9. november 2010 stillet følgende spørgsmål nr. 167 (alm. del), som hermed besvares. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 167 (alm. del)

Vil ministeren oplyse, hvilke initiativer hun vil tage på baggrund af, at nye forskningsresultater tyder på, at anvendelsen af biodiesel vil øge luftforureningen og risikoen for kræft, jf. artiklen "Biodiesel kan gøre bilbrændstof til superpotent kræftfremkalder" bragt i Ingeniørens netavis fredag den 5. oktober 2010?

Svar

Jeg har forelagt spørgsmålet for Miljøstyrelsen, der oplyser følgende:

"Artiklen refererer til et studie, hvor der er teoretiske beregninger af partikel dannelse ved forbrænding af biodiesel. Ved vurderingen af partikeludslippet ved anvendelse af biodiesel finder Miljøstyrelsen det mere naturligt at tage udgangspunkt i de forsøgsprojekter, som Center for Grøn Transport i Trafikstyrelsen har gennemført, og hvor der er lavet direkte målinger af det samlede partikeludslip og udslippet af ultrafine partikler fra en række køretøjer ved anvendelse af biodiesel.

Resultaterne fra disse projekter viser generelt et fald på ca. 20 % i partikeludslippet i gram per kørt kilometer fra køretøjer, der kører på biodiesel. Koldpresset rapsolie er en undtagelse idet der her er en stigning i partikeludslippet på knap 20 %. Målinger med PMP-metoden tyder på, at stigningen i partikeludslippet målt i gram/km fra rapsolie især skyldes en mere ufuldstændig forbrænding og efterfølgende kondensation af uforbrændt rapsolie på det filter, som bruges til partikelopsamling. Målingerne viser en nedgang i antallet af de større ultrafine sodpartikler i lighed med det fald, der er observeret for andre typer af biodiesel.

PMP-metoden er en ny målemetode, der fra næste år bliver obligatorisk ved typegodkendelse for nye person og varebiler, og som indføres for tunge køretøjer i forbindelse med Euro-6 normen. Metoden har fokus på at måle udslippet af faste partikler fra dieselmotorer, og anvender opvarmning af udstødningsgassen for at fjerne flygtige kondensater.

Målingerne af det samlede partikelantal bekræfter resultatet af den norske undersøgelse, som refereres til i Ingeniøren, idet der generelt er en stigning i antallet af partikler, der dannes. Miljøstyrelsen hæfter sig ved, at målinger-

ne, som nævnt ovenfor, generelt viser en nedgang i antallet af sodpartikler (omkring 100-200 nanometer i størrelse), hvor der efterhånden er en del studier der peger på, at disse er særligt problematiske ud fra et sundhedsmæssigt synspunkt. Der er samtidigt en betydelig stigning i antallet af kondensationspartikler (omkring 10-20 nanometer i størrelse). For disse partikler er de sundhedsmæssige effekter meget dårligt belyst. De har under alle omstændigheder en meget kort levetid i atmosfæren (minutter til timer) i modsætning til de større sodpartikler, der har en meget længere levetid (dage til uger).

Det er vigtigt at understrege, at partikelfiltre fjerner ultrafine partikler meget effektivt. Effektiviteten er størst for de mindste partikler, der har en høj diffusionshastighed og dermed nemmere afsættes i filtre.

Samlet set vurderer Miljøstyrelsen på baggrund af de resultater, der er opnået igennem regeringens forsøgsprogram for biodiesel, at der ikke er et særligt problem med partikelforurening i forhold til dieselmotorer uden partikelfilter, når der anvendes biodiesel. Tværtimod tyder resultaterne på, at der er en markant nedgang i udledningen af ultrafine sodpartikler. I forhold til nye dieselmotorer, hvor partikelfiltre vil blive obligatoriske i de kommende år, er problemet under alle omstændigheder løst, idet et moderne partikelfilter er effektivt uanset partikelstørrelse."

Jeg kan desuden oplyse, at Center for Grøn Transport forventer at offentliggøre en samlet rapport på baggrund af forsøgsprogrammet i januar 2011.

Karen Ellemann

/

Kristoffer Slottved