

MINISTEREN

Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalget  
Christiansborg  
1240 København K

Dato 10. november 2008  
Dok.id  
J. nr. 004-u12-8  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K  
Telefon 33 92 33 55

Miljø- og Planlægningsudvalget har i brev af 17. oktober 2008 stillet mig følgende spørgsmål 47 (MPU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 47:

" Vil ministeren på baggrund af nyheden "Busser kører med virkningsløse partikelfiltre" fra TV Syd den 14. oktober 2008, vurdere effekten af, at forureningen med partikler (PM 0,1 målt som antal partikler) og kvælstofoxider (fordelt på NO og NO<sub>2</sub>) måles rutinemæssigt ved syn af tunge køretøjer (> 3.500 kg) med partikelfiltre for at sikre, at filteret er funktionelt og for at overvåge forureningen med kvælstofoxider?"

Svar:

Jeg har bedt Færdselsstyrelsen kommentere henvendelsen, og Færdselsstyrelsen har oplyst mig følgende:

"Der har siden 1990 været stillet krav til luftforurening for lastbiler og busser. Disse krav er obligatoriske EU-krav og kaldes "Euronormer". Grænseværdierne for skadelige stoffer, der indgår i normerne, er løbende blevet skrappere.

Lastbiler og busser er underlagt et årligt periodisk syn, hvor det bl.a. kontrolleres, at motorerne er vedligeholdt med henblik på at undgå unødigt luftforurening. Reglerne for periodisk syn er fælles EU-regler - herunder også kontrollen af luftforurening.

Der findes ikke nogen simpel metode til måling af kvælstofoxider ved periodisk syn. Det skyldes, at motoren skal testes under belastning, hvilket vil kræve store investeringer i testudstyr for de enkelte synsvirksomheder. Siden oktober 2006 er der til gengæld krav om, at nye lastbiler og busser er udstyret med On Board Diagnose system (OBD), der løbende overvåger køretøjets forureningsbekæmpende funktioner – herunder kontrolleres også emissionen af kvælstofoxider.

Det må forventes, at OBD-systemerne, der sikrer, at der ikke er fejl på køretøjerne, vil overtage miljømålingerne ved periodisk syn i fremtiden. Der vil derimod skulle foretages en kontrol ved syn af, om selve OBD-systemet fungerer. I takt med at OBD bliver mere udbredt, vil der således ikke være nogen effekt af at indføre særlige målinger af kvælstofoxider.



Ved periodisk syn måles køretøjets røgtæthed, dvs. lysgennemgangen i udstødningsgassen. Dette er en simpel, men effektiv metode til at fastslå køretøjets partikelemission.

Ved syn kontrolleres, at køretøjet opfylder de gældende regler. Det betyder, at der ikke benyttes en strengere grænseværdi, hvis køretøjet frivilligt er eftermonteret med et partikelfilter. Så længe køretøjet i sig selv opfylder de gældende krav, vil det derfor også kunne godkendes, selv om partikelfilteret ikke virker.

Måling af røgtæthed giver trafikudbyderen mulighed for at kræve en særlig lav måling for køretøjer, der er monteret med partikelfilter, idet køretøjer med et virksomt partikelfilter har en røgtæthed på mindre end  $0,2 \text{ m}^{-1}$ . Dette krav svarer til kravet for miljøzonemærket. Dokumentationen kan derfor enten bestå i en synsrapport, hvor måleresultat på under  $0,2 \text{ m}^{-1}$  er noteret, eller ved at køretøjet har et miljøzonemærke.

Til trods for, at røgtæthedsmålingen er en simpel test, gælder det, at såfremt et køretøj overholder den lave røgtæthedsværdi, er der sikkerhed for, at partikelfilteret er tilstrækkeligt vedligeholdt og fungerer efter hensigten – dvs. reducerer partikeludslippet med mindst 80 pct.”

Som det fremgår af Færdselsstyrelsens oplysninger, har trafikudbyderen ved hjælp af periodisk syn gode muligheder for at sikre, at køretøjerne og deres partikelfiltre fungerer korrekt.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed