



MINISTEREN

Miljøudvalget
Folketinget

Dato 9. december 2013
J. nr. 2013-4391

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Miljøudvalget har i brev af 4. november 2013 stillet mig følgende spørgsmål 40 (MIU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Henning Hyllested (EL).

Spørgsmål nr. 40:

Ministeren bedes gøre rede for, hvilke bestemmelser, grænseværdier mv., der gælder for emissioner fra lastbilers og varevognes køleanlæg og fra varmemotorer fra kommunale biler, der udbringer mad, samt oplyse hvorvidt og i hvilket omfang de pågældende emissionskilder kontrolleres. I fald svaret er, at de pågældende emissionskilder ikke kontrolleres, vil ministeren da tage initiativ til at dette kan ske?

Svar:

Jeg har forelagt spørgsmålet for Trafikstyrelsen, der oplyser følgende:

Der findes grundlæggende to typer køle- og varmeanlæg. Den første type af køle- og varmeanlæg får deres energi fra en elektrisk generator monteret på køretøjets egen motor. Det er den typiske løsning på varevogne generelt, og i særdeleshed til madudbringning.

Emissioner fra køretøjets egen motor reguleres gennem EU ved de såkaldte Euronormer og administreres af Trafikstyrelsen gennem bekendtgørelse om Detailforskrifter for køretøjer. Grænseværdierne for emissionerne afhænger af de normer, som er gældende på tidspunktet for køretøjets første registreringsdato.

Biler kontrolleres ved syn med henblik på at sikre, at motoren er vedligeholdt og den forureningsbegrænsende udrustning virker korrekt. Regler om syn af køretøjer, herunder kontrol af motor, er ligeledes fastsat af EU.

Den anden type af køle- og varmeanlæg er forsynet med en egen forbrændingsmotor til at forsyne anlægget med strøm. Denne løsning anvendes typisk til sættevognstrailere, hvor køling eller opvarmning skal kunne ske uden energiforsyning fra en ekstern kilde. Dette kan eksempelvis være tilfældet ved parkering.



Denne anden type er reguleret af miljøministeren og Miljøstyrelsen, der administrerer reglerne. Trafikstyrelsen har indhentet følgende bidrag til svar fra Miljøstyrelsen:

”Køleanlæg og andre maskiner, der drives af en selvstændig motor, benzin eller dieseldreven, kan være omfattet af regler for mobile ikke-vejpgående maskiner fastsat i direktiv 97/68/EF om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om foranstaltninger mod emission af forurenende luftarter og partikler fra forbrændingsmotorer til montering i mobile ikke-vejpgående maskiner. Disse regler er implementeret i dansk ret ved bekendtgørelse nr. 367 af 2011 med ændringsbekendtgørelse nr. 1199 af 2012.

Mobile ikke-vejpgående maskiner dækker en bred vifte af maskiner blandt andet bygge- og anlægsmateriel, lokomotiver, kompressorer, el-aggregater såsom køle- og svejseanlæg, plæneklippere, buskryddere mv.

Reglerne for deres emission kan sammenlignes med ”euronormerne”, der regulerer udledningen af luftforurening fra lastbiler og busser. Der er således grænseværdier for nye motorer, der skal markedsføres på det europæiske marked til brug i mobile ikke-vejpgående maskiner. Grænseværdierne skærpes gradvist i trin-krav med en indfasningstid på 3-6 år.

Ikrafttrædelsestidspunkter og grænseværdier varierer afhængigt af motortype, motoreffekt, konstant/vekslende hastighed, og om det er til installation i dieselmotorer, benzinmotorer, motorvogne, lokomotiver eller i fartøjer (til brug på indre vandveje flodpramme o.lign.). Generelt er reguleringen af emissionskravene til de vejpgående køretøjer nogle år forud for kravene til maskinerne.

Der er ikke, på samme måde som med vejpgående køretøjer, krav om periodiske syn. De kontrolmekanismer, der eksisterer for mobile ikke-vejpgående maskiner, er typegodkendelsen, inden en ny motor kan markedsføres. Den skal dermed testes for, om den kan overholde grænseværdier, holdbarhedskrav mv.

Typegodkendelsesmyndighederne kan foretage stikprøvekontroller af disse motorer. Der har ikke været ansøgninger om typegodkendelse fra motorfabrikanter, hvorfor denne type kontrol ikke foretages af danske myndigheder.

Der er for de nyere motorer indbygget en egenkontrol kaldet OBD (On Board Diagnostic), der har til hensigt at sikre, at det NOx begrænsende udstyr virker. Danmark har i denne henseende arbejdet for, at kravene bliver så skrappe som muligt i disse test.

Miljøstyrelsen er, som led i et forventeligt nyt forslag til forordning fra EU-Kommissionen på området i 2014, ved at etablere et partnerskab for mobile ikke-vejpgående maskiner. Partnerskabet har blandt andet som formål at se på



effektiv dansk implementering af EU's miljølovgivning. Et tema herunder er ligeledes kontrollen med maskiner, der allerede er markedsført.”

Side 3/3

Med venlig hilsen

Pia Olsen Dyhr