

Svar (22/5 02)**Miljøministeren (Hans Christian Schmidt):**

Regler vedrørende luftforurening fra knallerter indgår i EU-direktiv 97/24/EF fra 17. juni 1997 om begrænsning af emissioner fra 2- og 3-hjulede køretøjer (knallerter og motorcykler). Direktivet baseres på princippet om totalharmonisering, og der er derfor ikke basis for at gennemføre specielle danske krav.

Jeg kan oplyse, at ifølge den seneste emissionsopgørelse fra Danmarks Miljøundersøgelser omfattende år 2000, udgør emissionen af kulbrinter fra knallerter ca. 5,7 % af det samlede udslip af kulbrinter fra vejtrafikken.

Hertil kommer, at der lige som for biler er en proces i gang, som allerede har medført en væsentlig skærpelse af udstødningsnormerne for knallerter, og at denne proces vil blive forstærket i de kommende år.

I forbindelse med en skærpelse af udstødningsnormerne for motorcykler, som blev vedtaget den 19. marts 2002, er EU-Kommissionen blevet anmodet om inden udgangen af 2002 at fremsætte forslag til en yderligere skærpelse af udstødningsnormerne for knallerter med virkning fra 2006. Udstødningsnormerne forventes herved at komme meget tæt på de udstødningsnormer, der gælder for biler.

Mere detaljerede oplysninger om forureningen fra knallerter er givet i vedlagte bilag.

Spørgsmålet om at hæve fartgrænsen for at mindske udslippet af kulbrinter mener jeg beror på en misforståelse. Hovedårsagen til det større udslip af kulbrinter fra knallerter er, at de er forsynet med en traditionel 2-taktsmotor.

Hvis man tillader, at en sådan knallert kører 90 km/t i stedet for 45 km/t, vil det kræve mere effekt, og udslippet af kulbrinter vil øges. Der findes dog knallerter, der fra fabrikanten er uhensigtsmæssigt begrænset i transmissionen, således motoren ikke udnyttes optimalt. Disse konstruktioner er imidlertid på vej til at blive af-

løst af mere tidssvarende konstruktioner samtidig med, at der indføres skærpede krav til luftforurening.

Der er således ikke nogen miljømæssig begrundelse for at øge hastigheden for en registreringspligtig knallert (45 km/t knallert). Dette ville i øvrigt også være i strid med direktiv 92/61/EØF om typegodkendelse af to- og trehjulede motordrevne køretøjer, hvoraf det fremgår, at en knallert er defineret som et to- eller trehjulet køretøj med en motor med et slagvolumen på ikke over 50 cm³ og med en konstruktivt bestemt hastighed på højst 45 km/t.

Bilag

Miljøstyrelsen

Luftkvalitets- og Transportkontoret

*Luftforurening fra knallerter**Generelt*

Bekæmpelsen af luftforurening fra vejtrafik er inden for EU i dag koncentreret om de stoffer, som er identificeret som de mest problematiske i forhold til opfyldelsen af de fremtidige luftkvalitetsstandarder. Det gælder primært for stoffer, der fører til dannelse af ozon (kulbrinter og kvælstofoxider) samt partikler og CO₂.

Ud fra proportionalitetshensyn har indsatsen i første omgang primært været rettet mod de største kilder (personbiler, varebiler og lastbiler/busser), men der er dog også vedtaget regler for mindre bidragende kilder, som f.eks. knallerter, motorcykler, traktorer, arbejdsmaskiner, motorsave, plæneklippere o.l.

Emissionsopgørelser

Den seneste emissionsopgørelse fra Danmarks Miljøundersøgelser omfattende år 2000 anfører følgende årlige emissioner af kulbrinter (HC), kvælstofoxider (NO_x) og CO₂ fra vejtrafikken i alt og fra knallerter (angivet i tons):

	Vejtrafik – i alt	Knallerter	%
Kulbrinter (HC)	42.000	2.400	5,7
Kvælstofoxider (NO _x)	75.000	8	0,01
CO ₂	11.206.000	20.500	0,2

Bortset fra udslippet af kulbrinter er bidraget fra knallerter, som det fremgår af tabellen, helt marginalt. Når kulbrinteudslippet udgør så for-

holdsvis en stor andel, som tilfældet er, hænger det sammen med, at knallertmotorer typisk er 2-taktsmotorer, som på grund af deres funktions-