  
**Applus**

Bilsyn

## **Ren luft i byerne** **- er også god økonomi**

**Foretræde i Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg  
21. januar 2009**

**Acplus<sup>®</sup>**

BILSYR

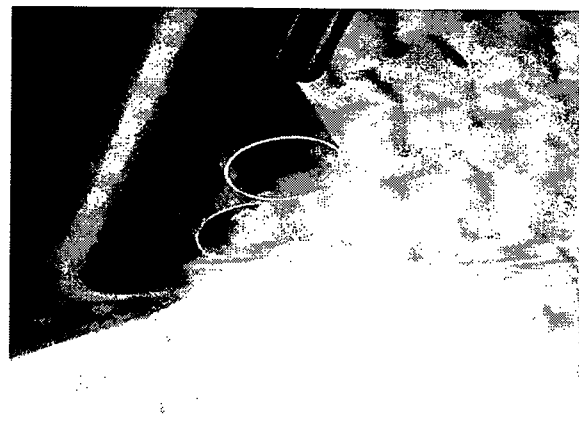
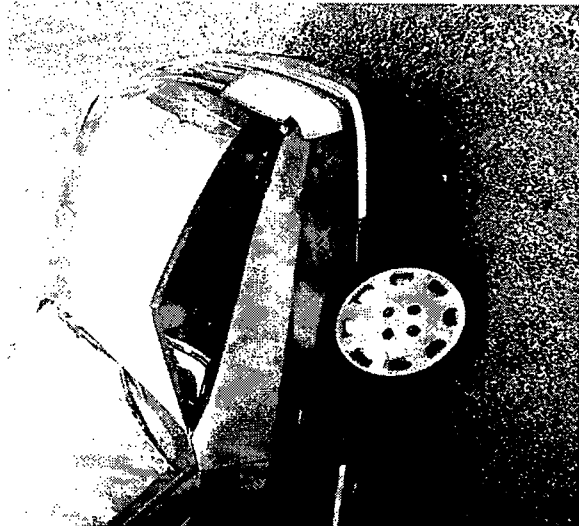
**Hvem skal sørge for  
at bilerne er i orden?**

**Ejeren og føreren er i Færdselsloven  
pålagt ansvaret for at køretøjet er  
forsvarligt og lovligt**

ARPLUS

BILSYN

Bilsyn skal sikre at det lykkes...



## Liberaliseringen

... har gjort det nemmere for bilejere og forhandlere:

- Større fleksibilitet
- Bedre beliggenhed af synshaller
- Ingen ventetid - bedre kundeservice
- Introduktion af nye produkter i tillæg til syn



## Forbrugertilliden stiger:

- 📅 December 2007 - Bilsyn avanceret til top ti i FFI\*
- 📅 September 2008 - Bilsyn avanceret til nr 6 i FFI\*



\* Forbrugerstyrelsens FFI redegørelse = høj forbruger tillid

... men Danmark har  
alt for mange gamle biler i alt for dårlig stand

## Ny 2008 statistik baseret på 500.000 syn af person- og varebiler:!

Funktioner i bilen	Biler under 5 år	Biler 5-10 år	Biler 10-15 år	Biler over 15 år
Fejl i styreapparat	1 %	2 %	5 %	7 %
Fejl på bremses	4 %	12 %	29 %	33 %
Fejl i el-anlæg	23 %	33 %	42 %	42 %
Fejl i motor / forurening	2 %	5 %	12 %	18 %
Fejl på bærende elementer	2 %	10 %	35 %	69 %

**Applus+ Bilsyn konstaterer  
hvert år mere end 270.000  
fejl på biler ældre end 10 år.**





## Forurening fra en knallert svarer til 14 personbiler:

- ⊕ Knallerter har et langt højere udslip af partikler og kulbrinter end benzinbiler.
- ⊕ En ny undersøgelse fra *Institut For Miljøvurdering* viser, at knallerters kulbrinteudslip (HC) svarer til 7 pct. af hele Danmarks personbilpark, selvom knallerter kun tegner sig for ca. 1/2 pct. af de kørte antal kilometer.
- ⊕ To-hjulere har en kedelig uheldsstatistik og mange har fået foretaget konstruktive ændringer til skade for både miljø og sikkerhed.
- ⊕ Alligevel skal motorcykler og knallerter ikke kontrolleres ved periodisk syn i Danmark (et krav i de fleste andre EU lande).
- ⊕ De små knallerter er ikke engang registrerede.

Appius

Elisy

Hvor meget må gamle benzin biler svjæ

### Katalysator-biler:

- ⊕ Efter 01.07.2002: CO ≤ 0,2 %  $\lambda = 1 \pm 0,03$
- ⊕ Før 01.07.2002: CO ≤ 0,3 %  $\lambda = 1 \pm 0,03$

### Ikke katalysator-biler:

- ⊕ Efter 01.10.1986: CO ≤ 3,5 %
- ⊕ Efter 01.04.1984: CO ≤ 4,5 %
- ⊕ Efter 01.01.1971: CO ≤ 5,5 %
- ⊕ Før 01.01.1971: CO ≤ 7,0 %

$\lambda$  er et udtryk for, om motoren forbrænder korrekt.

Når  $\lambda$  afviger fra 1 stiger udledningen af kulbrinter (kræftfremkaldende).

$$\lambda = \frac{\text{CO}_2 + \text{CO}/2 + \text{O}_2 + \left( \frac{1,51}{3,5 + \text{CO}/\text{CO}_2} - 0,0088 \right) (\text{CO}_2 + \text{CO})}{1,42 (\text{CO}_2 + \text{CO} + 8 \cdot \text{HC})}$$

Eksempel:

CO <sub>2</sub>	=	15,9 %
CO	=	0,011 %
O <sub>2</sub>	=	0,1 %
HC	=	15 ppm = 0,0015 %



## Hvor mange af de gamle biler sviner for meget?

Andel af kontrollerede biler med fejl, der relaterer sig til forurening:

- ⊕ 0 – 5 år: 3 %
- ⊕ 5 – 10 år: 6 %
- ⊕ 10 – 15 år: 12%
- ⊕ Over 15 år: 18 %



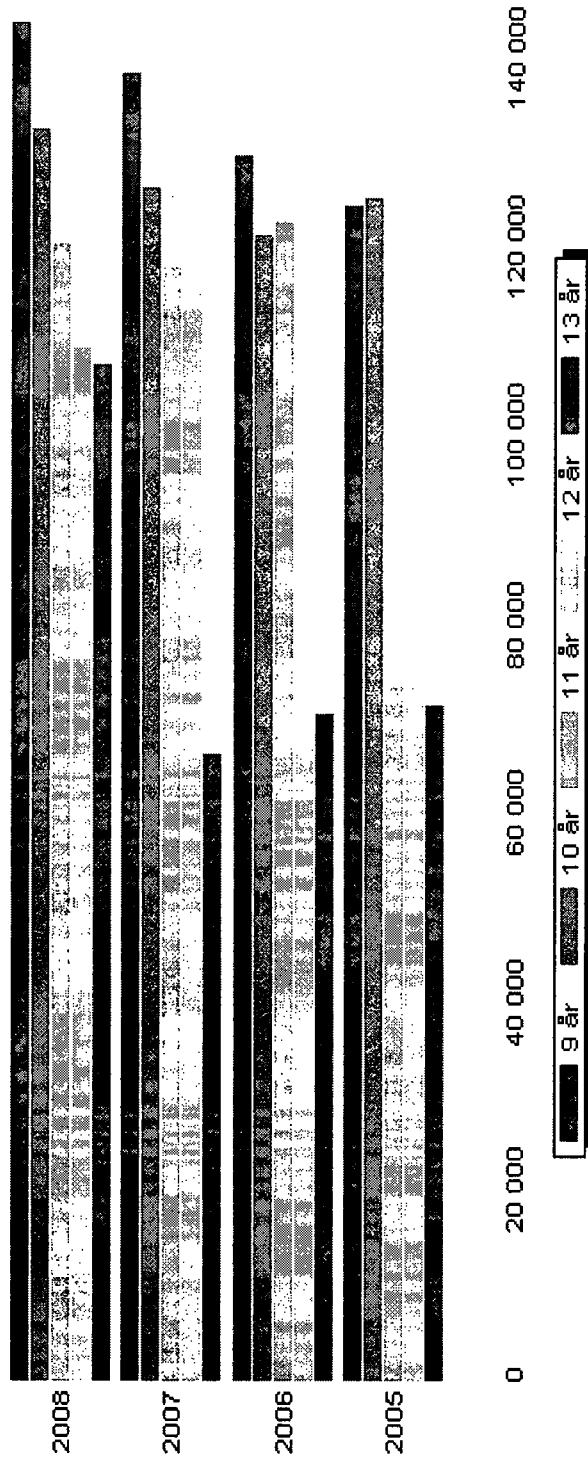
<b>Forurening for høj</b> (gennemsnits værdier ved forureningsfejl)	1998 krav: CO $\leq$ 0,3 %)	1988 krav: CO: $\leq$ 3,5 %)
Opel Astra / Kadett	1,6 %	6,9 %
Toyota Corolla	0,3 %	9,2 %
VW Golf	1,1 %	6,7 %
Mazda 323	0,2 %	5,9 %
<b>Gennemsnit CO</b>	0,8 %	7,2 %
<b>Ofte målt HC</b>	20-150ppm	300-1200ppm

Gamle biler må lovligt forurene som 10 nye, men alt for mange af dem kan ikke engang overholde disse lave krav

# Hvad ved vi?

- ☉ Danmark har nogle af de ældste biler i Europa
- ☉ Der importeres iht. SKAT årligt 60.000 brugte biler med en gennemsnitsalder på over 11 år:

Bestand af køretøjer pr. 1. januar  
efter alder og tid.  
Personbiler i alt. (Antal)



© Danmarks Statistik

- ☉ Importen ødelægger effekten af den almindelige udskrotning så bilparkens gennemsnitsalder stiger og pt. er 9,2 år

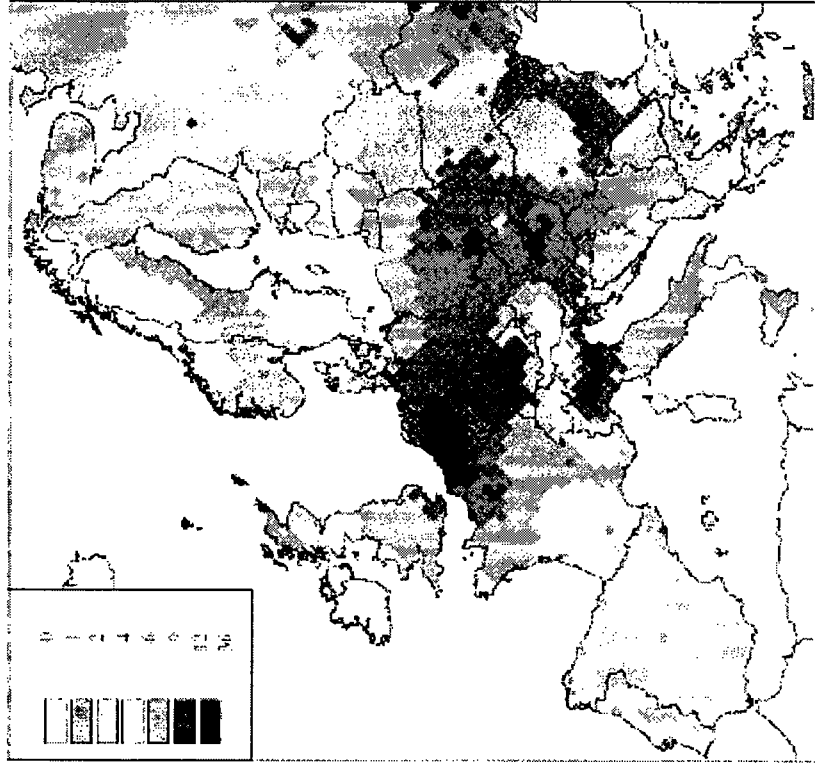
## Hvad betyder det lokalt?

- ⊕ Der er godt 2 millioner personbiler i Danmark\*
- ⊕ 40% er ældre end ti år\*
- ⊕ 12,5% = 250.000 er fra før katalysator tiden (1991)\*
  - ⊕ Ingen af disse biler måtte køre i de tyske miljø zoner selvom de var i orden
  - ⊕ Hver femte er ikke i orden og sviner (endnu) mere end tilladt
- ⊕ **København** har registreret: 30.750 = 7,5% af samlet bilpark
- ⊕ **Århus** har registreret: 8.135 = 7,5% af samlet bilpark
- ⊕ **Ålborg** har registreret: 4.255 = 8% af samlet bilpark
- ⊕ **Odense** har registreret: 7.913 = 11% af samlet bilpark
- ⊕ **Esbjerg** har registreret: 3.018 = 8% af samlet bilpark
- ⊕ Disse biler forurener betydeligt mere end resten af bilparken

tilsammen

\* Danmarks Statistik, lokal bilpark er opgjort efter brugers adresse

# Miljøzoner på vej



Kortet viser hvor mange måneders reduceret levetid man kan forvente grundet partikelforurening – afhængig af bopæl.

Dette har medført etablering af Miljøzoner i mange tyske byer....

**TUVNORD**

**Applus**

Bilsyn

# De tyske regler gælder både lette og tunge køretøjer

Etape 1	Dieselbiler	Euro IV eller højere	Euro III + partikelfilter	4: Grønt
		Euro III	Euro II + partikelfilter	3: Gult
		Euro II	Euro I + partikelfilter	2: Rødt
	Benzinbiler	Euro II eller højere	Euro I + 3-vejs-katalysator	4: Grønt
Etape 2				
	Dieselbiler	Euro IV eller højere	Euro III + partikelfilter	4: Grønt
	Benzinbiler	Euro II eller højere	Euro I + 3-vejs-katalysator	4: Grønt

Krav til køretøjer i de tyske miljøzoner i to etaper samt de anvendte røde, gule og grønne miljømærker.

Alle tre mærker giver køretøjerne ret til at køre i miljøzonen efter etape 1 er trådt i kraft, mens kun et grønt mærke giver ret til at køre i miljøzonen efter 2 etapes ikrafttræden.

Bemærk, at gamle dieselskøretøjer (Euro II og tidligere) slet ikke må køre i miljøzonen, når etape 2 træder i kraft.

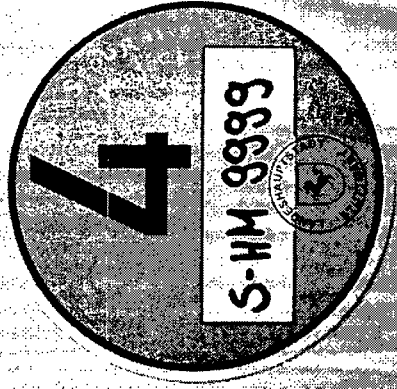
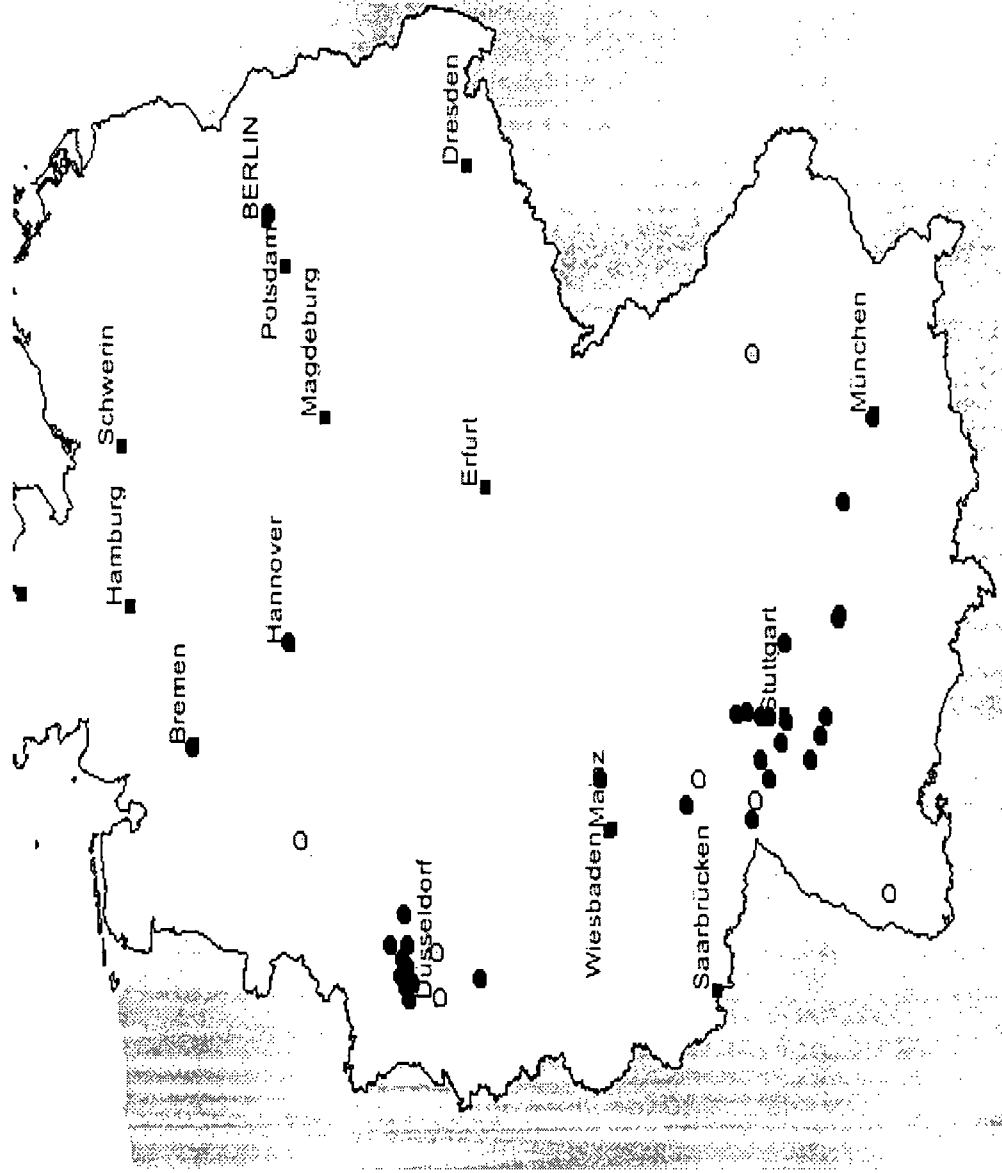
Applus<sup>®</sup>

AVSVA

# Tyske Miljøzoner

■ Indførte miljøzoner

○ Planlagte miljøzoner



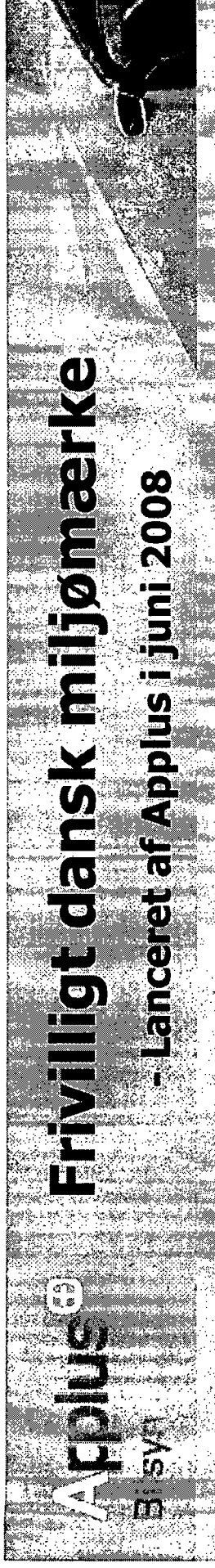
## Indførte miljøzoner

	<b>Ikrafttræden</b>		<b>Ikrafttræden</b>
Hannover	01.01.2008	Gelsenkirchen	01.10.2008
Berlin	01.01.2008	Oberhausen	01.10.2008
Dortmund	01.01.2008	Duisburg	01.10.2008
Mannheim	01.03.2008	Mülheim a.d. Ruhr	01.10.2008
Ilfeld	01.03.2008	Frankfurt a. M.	01.10.2008
Leonberg	01.03.2008	München	01.10.2008
Stuttgart	01.03.2008	Augsburg	01.01.2009
Tübingen	01.03.2008	Neu-Ulm	01.01.2009
Reutlingen	01.03.2008	Ulm	01.01.2009
Ludwigsburg	01.03.2008	Karlsruhe	01.01.2009
Pleideisheim	01.07.2008	Bremen	01.01.2009
Recklinghausen	01.10.2008	Heilbronn	01.01.2009
Botrop	01.10.2008	Mühlacker	01.01.2009
Essen	01.10.2008	Pforzheim	01.01.2009
Bochum	01.10.2008	Herrenberg	01.01.2009
Regensburg	? (Det vides ikke med sikkerhed om miljøzonen er indført)		

## Planlagte miljøzoner

	<b>Ikrafttræden</b>
Düsseldorf	15.02.2009
Wuppertal	15.02.2009
Osnabrück	01.01.2010
Heidelberg	01.01.2010
Freiburg	01.01.2010
Pfinztal	01.01.2010





## Hvilke person- og varebiler kan få mærket?

- ⊕ Benzín-biler med reguleret katalysator, der kan bestå en 4-gasmåling
- ⊕ Dieslbiler der opfylder Euro IV (registreret per 31/05 2005 eller senere) og kan bestå en røggasmåling
- ⊕ Disse krav svarer til et grønt miljøzonenmærke i Tyskland med tilføjelse af en faktisk forureningsmåling på den aktuelle bil

**Accius**  
Bilsyn

**Status efter 6 måneder**

Over 100.000 Miljømærker er påsat

15.000 biler levede ikke op til kravene  
... men kører stadig ...



Inge Haunstrup Clemmesen, Kræftens Bekæmpelse  
ved lanceringen af Miljømærket i juni 2008

## AUTOFORE

Study on the Future Options for Roadworthiness Enforcement in the European Union

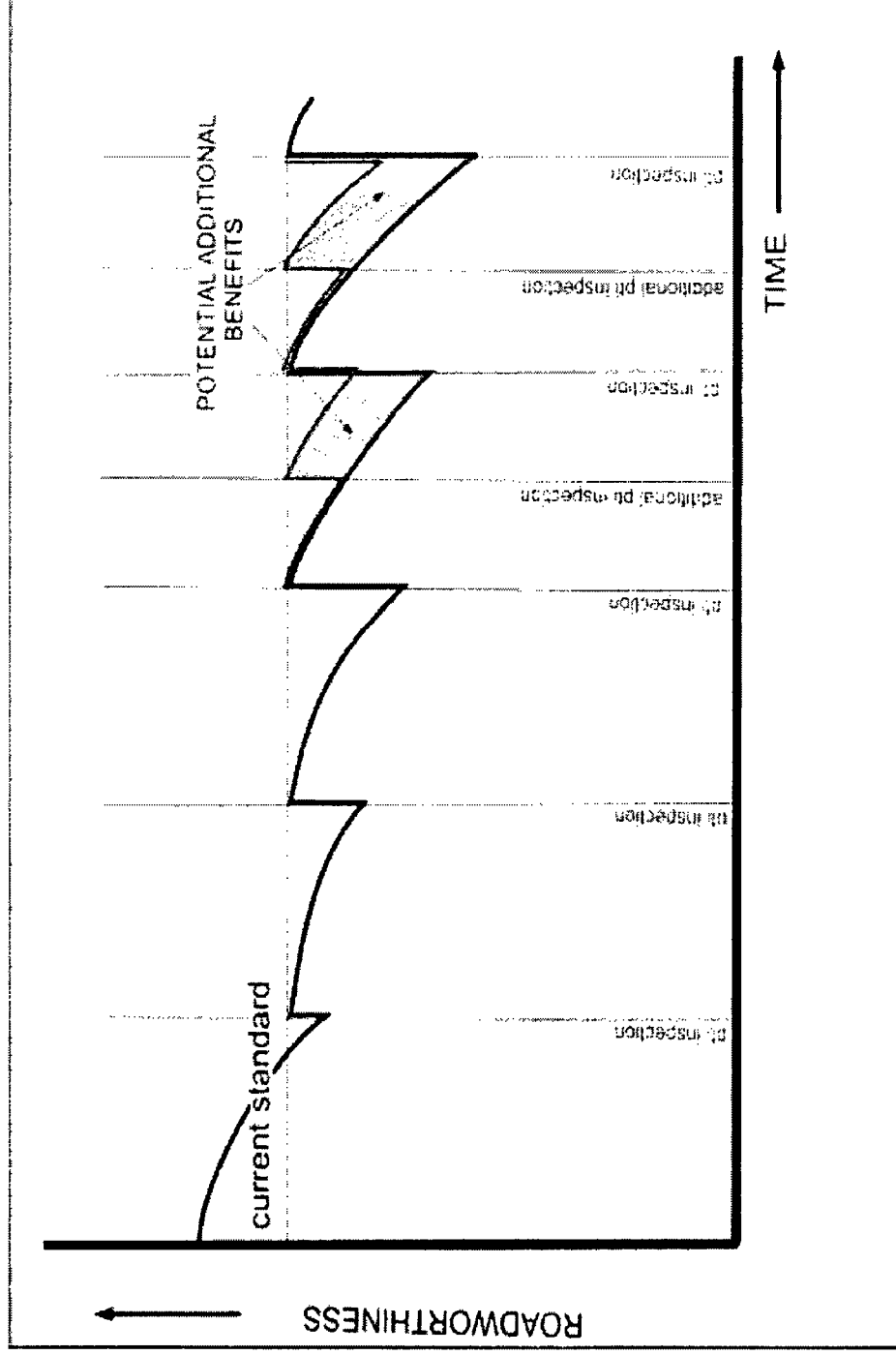
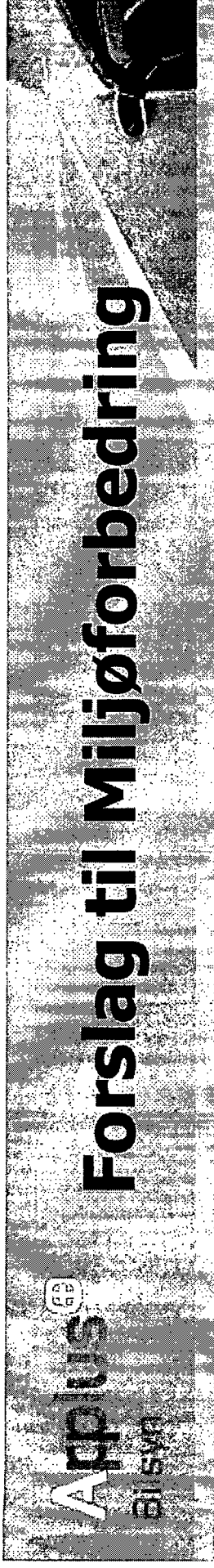


Figure 12: Benefits of increasing PII inspection frequency



- ⊕ Indfør miljøzoner ved lov for alle typer køretøjer i større danske byer for:
  - ⊕ At holde de farligste biler ude af byerne og begrænse import af gamle biler.
- ⊕ Kræv at ældre biler skal synes hvert år ligesom i de fleste andre EU lande, for eksempel Sverige. Der giver gevinster for både miljø og sikkerhed.
- ⊕ Forøg skrotningspræmien så vi på frivillig basis kan komme af med de biler det ikke kan betale sig at reparere – og få registreret nogle mere miljøvenlige.
  - ⊕ Initiativ på plads i UK, D, F – og måske EU skrotnings ordning.
- ⊕ Sørg for at motorcykler og knallerter også kontrolleres – en lavthængende frugt for både miljø og sikkerhed.

- ⊕ Miljøzoner for tunge køretøjer er undervejs i de større danske byer. De kan uden omkostning for Staten udvides til at omfatte person- og varebiler ligesom i Tyskland.
- ⊕ Årlige syn eller emissionscheck af biler over 10 år = 250.000 ekstra syn om året. Statens indtægt per syn er 22 kr. i tilsynsgebyr samt moms af syn og gebyr, i alt kr. 120 per syn.  
Årlig merindtægt: 250.000 x 120 kr. = 30.000.000 kr.
- ⊕ Forhøj den frivillige skrotningspræmie til 10.000 kr. mod nuværende 1.750 kr. En sådan ordning er selvfinansierende idet hver skrotning ultimativt udløser en nyregistrering med en gennemsnitlig indtægt for staten på cirka 100.000 kr. Herfra skal trækkes indtægten fra et – to mistede syn per skrotning.
- ⊕ Periodisk syn af motorcykler og knallerter. Forslaget er indtægtsgivende for Staten grundet indtægter fra moms og gebyrer.  
Antallet af 30 km knallerter er ukendt da de ikke er registrerede, så en fornuftig begyndelse er registrering eller mærkning af disse.

