

MB Motor v/Mikael Breiding
Larsensvej 10 B, 3230 Græsted
Tlf. 48 39 16 93, mobil 23 24 39 16, fax 48 39 16 96
www.mbmotor.dk e-mail: mikael@mbmotor.dk

Trafikudvalget,
TRU alm. del - Bilag 149
Miljø- og Planlægningsudvalget,
MPU alm. del - Bilag 197
Det Energipolitiske Udvalg
EPU alm. del - Bilag 90
Offentligt

Til MF'ere – Miljø- og trafikordførerne
Folketinget, Christiansborg
1240 København K.

Græsted, den 9. december 2008

● Vedr.: Fejlagtig og vildledende informationer fra Applus Bilsyn i bilforureningsdebatten.

Jeg har valgt at skrive til samtlige miljø- og trafikordførere i Folketinget, da jeg efterhånden er meget træt af at opleve, at Applus Bilsyn gang på gang udsender fejlbehæftede, vildledende og urigtige pressemeddelelser i den verserende debat om miljø og bilers forurening.

I den anledning har set mig nødsaget til i MotorMagasinet (der er brancheorganisationsblad for autobranchen – og idet jeg selv er selvstændig automekaniker), at starte en offentlig ordveksling med Applus Bilsyn, da jeg ikke kunne få svar på mine spørgsmål til Applus' pressemeddelelser. Jeg har fortsat – efter 2 måneders skriverier frem og tilbage – ikke fået nogen konkrete svar, hvorfor jeg går ud fra, at min antagelse om, at Applus misbruger deres adgang til medierne og derved misbruger deres stilling på markedet (Applus – det tidligere Statens Bilinspektion – får åbenbart videregivet deres tvivlsomme oplysninger ganske ukritisk) er korrekt.

Som det fremgår af det vedlagte materiale, har jeg indledningsvis forsøgt at få adgang til Applus' målinger/testresultater, der ligger til grund for konklusionerne i Applus' pressemeddelelser, da jeg slet ikke er enig med Applus i deres konklusioner. Jeg er selv indehaver af noget af landets mest avancerede måleudstyr, og har derfor undret mig over, at Applus' tal åbenbart ligger meget langt væk fra de målingsresultater jeg får fra mine kunders biler.

● Applus skriver sine pressemeddelelser, som om de er baseret på objektive testresultater, men der er snarere tale er markedsføring og lobbyarbejde. Seneste pressemeddelelse om emnet bruger "misbruger" da også både Jan Boye, Eyvind Vesselbo og Pia Olsen Dyhr til at blåstemple

Applus' markedsføring (kopi af pressemeddelelse af 7. oktober 2008 vedlægges).

Jeg har fuld forståelse for, at Applus gerne vil sælge miljømærkater, miljøattester og syn, men jeg synes, at det er meget utroværdigt at gøre det på den måde, som det fremgår af de 5 vedlagte indlæg fra MotorMagasinet. Læs det og døm selv!

Når det så er sagt, så har Applus et meget unuanceret syn på biler med og uden katalysator. Applus har den opfattelse, som det fremgår af materialet, at biler over 15 år – og dermed altså biler uden katalysator, forurener gennemsnitligt 18 gange så meget som biler under 15 år/med katalysator (de 300.000 danske biler, der er mere end 15 år gamle forurener som 4 mio. nye biler!). Dette kan jeg ikke med mit testudstyr bekræfte. Når biler er til syn, måles forureningsniveauet i CO%. Dette er udtryk for den forurening, der udledes via bilens udstødning, som findes i luften ("smog" når koncentrationen er meget høj) og som falder ned og ligger sig på jordoverfladen, ligesom affald fra skorstene, fly og industri. Mig bekendt registrerer Applus ikke CO%-målingerne (altså selve tallet), med oplyser alene borgerne om, hvorvidt deres biler overholder lovkravet. Applus måler derimod ikke bilernes CO₂%, da der ikke findes et CO₂-maximum for bestået syn. Imidlertid er det således, at biler med katalysator har en lavere CO% end biler uden katalysator, hvorimod biler med katalysator så udskiller væsentlig mere CO₂% end biler uden katalysator. Billedet er derfor noget mere broget end Applus vil gøre det.

Hvis miljødebatten kun handler om forurening, da er biler med katalysator bedst – men da miljødebatten i høj grad også handler om CO₂-udslip mener jeg, at Applus vildleder, idet *biler uden katalysator udleder meget mindre/den halve mængde CO₂.*

Uden at jeg vil forsøge at fremstå, som en person, der driver forskning, vedlægger jeg til orientering forskellige udstødningsmålinger, som jeg har foretaget på biler med og uden katalysator. En simpel sammenligning viser, at de nyere biler med katalysator har en CO% på mellem 0,04% og 0,6%, mens CO₂% er mellem 12,2%-14,8%. De gamle biler (jeg har faktisk sammenlignet med veteranbiler fra årgang 1960-1978 med store V8-motorer) derimod har CO% tal på mellem 2,65%-8,55%, mens veteranernes CO₂-tal er lavere i intervallet 7,0%-12,7% (af de gamle biler: er bilen med den højeste CO₂% samtidig bilen med den laveste CO%). Bilerne uden katalysator forurener altså mere, *men* lukker kun den halve mængde CO₂ ud!

Helt uvidenskabeligt konkluderer jeg, at jo mindre bilen forurener, jo mere CO2 slipper den ud, og omvendt jo mindre CO2 den slipper ud jo mere forurener den. Denne krølle glemmer Applus helt og aldeles at oplyse om.

Med andre ord lægger Applus alene vægt på det ene forhold i deres lobbyarbejde for miljøzoner og syn hvert år af biler over 15 år, men det kan næppe være ansvarlig miljøpolitik, at der ikke tages hensyn til den væsentlig højere CO2-udledning, der kommer fra nyere biler med katalysator.

Og hvad er så min pointe her? Jeg synes, at Applus går over stregen ved at fremstille deres markedsføring som videnskab. Applus forsøger at påvirke politikere og beslutningstagere for at fremme deres eget marked – reelt set uden hensyntagen til miljøet. Det finder jeg ulækkert. Egentlig er mit budskab bare, at jeg beder Jer om at have in mente, at Applus selv er aktør i markedet for miljømærkater, miljøattester og bilsyn og derfor slet ikke er objektive.

Debatten om danske bilers fremtid fortjener en meget mere nuanceret fremstilling og afvejning inden, der træffes forhastede "hovsa"-restriktioner. Jeg efterspørger meget mere regulær forskning på dette område, så man kan tage stilling til, hvad der samlet set er mindst skadeligt og i hvilken retning udviklingen bør gå, for at den samlede miljøpåvirkning bliver mindst. Hvis man vælger at sige som Applus ("alle biler over 15 år bør afskaffes"), så får man mindre forurening, men desværre må man acceptere, at det bliver på bekostning af den dobbelte udledning af CO2 fra almindelige biler! (eller de sidste 300.000 ældre biler, der er tilbage i Danmark, hvis Applus' tal er korrekte).

Såfremt du har lyst til at kontakte mig – evt. med spørgsmål til mit materiale og/eller mine holdninger, er du naturligvis velkommen til at kontakte mig.

Med venlig hilsen

MB Motor

v/Mikael Breiding

Bilagsfortegnelse:

- 1 Mit indlæg i MotorMagasinet nr. 36 af 20.10.2008
- 2 Appus Bilsynd indlæg i MotorMagasinet nr. 38 af 03.11.2008
- 3 Mit indlæg i MotorMagasinet nr. 39 af 10.11.2008
- 4 Appus Bilsynd indlæg i MotorMagasinet nr. 40 af 17.11.2008
- 5 Mit indlæg i MotorMagasinet nr. 41 af 24.11.2008
- 6 Advokat Mads Thyregods (MotorHistorisk Samråds) indlæg i MotorMagasinet nr. 41 af 24.11.2008
- 7 Appus Bilsynd pressemeddelelse af 07.10.2008

Udstødningsmålinger foretaget på 4 nye biler:

- 8 Audi 100, årgang 1992
- 9 VW Golf, årgang 1996
- 10 Volvo S70, årgang 1998
- 11 Volvo V70, årgang 1999

Udstødningsmålinger foretaget på 4 gamle biler:

- 12 Hilmann Minx, årgang 1954
- 13 Ford F100, årgang 1955
- 14 Chevrolet Corvette, årgang 1960
- 15 Austin Sprite, årgang 1968

De har jo ikke tallene

Michael Beiding mener, at Applus vildleder og har for let spil i pressen.

Som selvstændig automekaniker i Græsted er jeg efterhånden ved at være godt træt af at høre administrerende direktør Arne Willerslev fra Applus Bilsyn udtale sig i diverse medier og nyheder om, at den ældre del af den danske bilpark forurener for meget.

Da jeg udfører mange test og klargøring til syn, undrer Arne Willerslevs udtalelser mig meget, da jeg ikke kan se eller måle dette på mit udstyr. Det er tilsyneladende kun Applus Bilsyn, der ser alle disse forureningsfejle, hvilket har undret mig så meget, at jeg har rettet henvendelse til Applus og spurgte om adgang til deres rapport og/eller testresultaterne.

Dette kan imidlertid ikke lade sig gøre, da Applus ikke ligger inde med sådan resultater. I virkeligheden bygger Applus udtalelser alene på oplysninger fra Danmarks Statistik, og altså slet ikke på konkrete målinger af biler over 15 års egentlige forurening.

Hvorvidt rapporten overhovedet findes, er jeg ikke klar over. Den teknisk ansvarlige, Poul Erik Christensen, oplyste mig pr. telefon, at det jo udelukkende handlede om markedsføring!

Det synes jeg er meget vigtigt.

Applus er videreførelsen af Statens Bilinspektion, men jo i dag en kommerciel virksomhed og aktør på markedet for bilsyn. Applus vil gerne sælge syn og

ikke mindst miljømærker, men jeg har svært ved at forstå, hvorfor Applus gang på gang skal have adgang til at få deres urigtige og udokumenterede oplysninger frem i Radioavisen og andre medier, som om der er tale om et videnskabeligt og gennemprøvet forskningsresultat.

De er ligesom os

For det første har Applus ikke anderledes udstyr end værkstederne til at kunne måle og dokumentere de omtalte "18 gange så meget forurening" (jeg er klar over, at Applus i pressemeddelelsen skriver "18 gange så mange forureningsfejle", hvilket i almindelige menneskers ører bliver til, at biler over 15 år forurener 18 gange som meget som biler under fem år).

For det andet opnår Applus en urimelig goodwill og markedsføring ved at komme med udtalelser, der fremstår som videnskabelige, men som i virkeligheden kun er statistik.

For det tredje har det store opsving i Danmark gjort, at der er kommet rigtig mange hobbybiler – herunder eksempelvis veteranbiler, der kun kører få kilometer om året eller slet ingen, da nogle har en samling af biler, og som derfor under alle omstændigheder bør udgå af antallet på 300.000 biler. En cabriolet fra 1950, der kører 15 km hver 3. søndag til iskiosken og tilbage igen, kan jo ikke sidestilles med 17 år gammel VW golf, der måske kører 15.-20.000 km om året.



Michael Beiding.

For det fjerde er alt med miljø så "in" for tiden, og miljøet er noget alle frygter og derfor får de fleste til at handle ud fra, "hvad der er miljømæssigt korrekt".

Imidlertid er der ingen grund til at skrotte en 16 år gammel bil under henvisning til, at den forurener 18 gange så meget som en nyere bil.

Sådan som udtalelserne bliver videregivet i radioen, får man den opfattelse, at de 300.000 biler i Danmark, der er over 15 år, forurener 18 gange så meget som nyere biler – ergo forurener de 300.000 biler ligeså meget som 5,4 millioner nye biler!

Dette er naturligvis ikke korrekt – men et smart medie-stunt fra Applus' side.

Det er helt urimeligt, at Applus i deres iver for at opnå goodwill i befolkningen, der skal have synet bil, og for at sælge miljømærker, spiller på befolkningens miljøbevidsthed og frygt for CO₂ og overophedning og forsøger at påvirke politikere til at indføre miljøzoner for personbiler med videre. Alt er tilsyneladende helligt i miljøets navn.

Jeg fatter ikke, at ingen stiller spørgsmålstegn ved Applus udtalelser. Journalister plejer at være mere kritiske end som så.

Udtalelser af den slags bør bygge på mere videnskabelige undersøgelser, hvis man som Arne Willerslev ønsker at påvirke politikere til at indføre en skrotpræmie på 10.000 kroner eller miljøzoner.

Med den verserende finanskrise i baghovedet kommer det helt store tema det næste lange stykke tid nok til at handle mere om at spare penge, hvor man kan, contra miljømæssig korrekthed.

Jeg synes derfor, at det er vigtigt, at informationerne om eksempelvis danskeres biler bør være korrekte og objektive, så befolkningen på et troværdigt grundlag kan tage stilling til, om det er på deres gamle bil, at de skal vælge at spare og køre lidt længere i den, uden samtidig at blive hængt ud som miljøsynder!

Mikael Breiding, Mb Motor, Larsensvej 10b, 3230 Græsted

Det skrev Applus

Applus udsendte onsdag 10. september 2008 en pressemeddelelse, der lød: 18 gange så mange forureningsfejle på biler over 15 år.

En ny rapport over 500.000 bilsyn foretaget af Applus Bilsyn viser, at biler over 15 år har 18 gange så mange fejl, som biler under fem år. Vel at mærke på dele, der påvirker bilens for-

urening. Ifølge Danmarks Statistik er der i 2008 cirka 300.000 personbiler over 15 år i Danmark, og dermed er der mange fejl, der skal rettes.

Det får nu Applus Bilsyn

til at melde ud, at regeringen med ministerierne inden for blandt andet skat, sundhed, miljø og transport skal udvikle flere forureningsdæmpende initiativer.

Herefter foreslår Applus, at regeringen omlægger registreringsafgiften og indfører en skrotningspræmie for at motivere danskerne økonomisk til at udskifte de gamle biler og de inddrager de Danske Bilimportører og Den Danske Bilbranche i deres argumentation.

I samme meddelelse opfordrer de til, at Danmark indfører årlige bilsyn på biler over syv år ligesom i andre EU-lande.



18 gange så mange forureningsfejle, skrev Applus i september.

UDDRAG

Biler over 15 år har 18 gange så mange forureningsfejle som biler under fem år, viser ny rapport. Regeringen skal indføre høj skrotningspræmie, årlige bilsyn og miljøzoner for biler for at bekæmpe trafikforureningen, mener Applus Bilsyn.

MOTOR-MAGASINET

Branchepanel

og ikke mindst at sikre en optimal dialog i autobranchen har Motor-magasinet etableret dette branchepanel, bestående af førende brancheforeninger og organisationer.

AUTIG

v/ formand Knud M. Sørensen
www.autig.dk, e-mail: autig@autig.dk

Autobranschens Bedriftssundhedstjeneste

v/ formand Jean Nygaard
www.autobst.dk, e-mail: autobst@autobst.dk

Bremse- & Koblingsforeningen i Danmark

v/ formand Michael Rindtzen
www.bk-d.dk, e-mail: kjoedamper.central@mail.dk

Bilgenbrug Danmark

v/ formand Hans-Ove Davidsen
e-mail: hojbyautogen@mail.tele.dk

CAD

v/ formand Poul Erik Christensen
www.cad.dk, e-mail: cad@cad.dk

Danmarks Automobilhandlernes Forening

v/ formand Knud Nielsen
www.daf.dk, e-mail: daf@daf.dk

Dansk Autogenbrug

v/ formand Hånie Jensen
www.autogenbrug.dk, e-mail: post@autogenbrug.dk

Dansk Autoglas

v/ formand Villy Nielsen
www.danskautoglas.dk,
e-mail: autoglas@autoglas.dk

Danske Auto- og Overfladelakerere

v/ formand Mogens Jensen
www.dao-qms.dk, e-mail: mj@dao-qms.dk

Dansk Bil Forhandler Union (DBFU)

v/ formand Poul Erik Christensen
www.dbfu.dk, e-mail: pm@dbfu.dk

De Danske Bilimportører

v/ formand Tommy Berntsen
www.ddbi.dk, e-mail: ddbi@dbi.dk

Den Danske Bilbranche

v/ formand Hans Vestergaard
www.bilbranchen.dk, e-mail: bil@dbi.dk

Dakimportørenforeningen

v/ formand Kenneth Sønst
www.dakimportorenforening.dk,
e-mail: kenneth.sonst@bridgestone.eu

Foreningen af Auto- og Industrielakerere

v/ formand Poul Erik Christensen
www.fai.dk, e-mail: fai@fai.dk

Foreningen af Danske Cylinderservice Virksomheder

v/ formand Lars Weide Olsen
www.cylinderservice.dk, e-mail: hoslgcy@post6.tele.dk

Metal Hovedstaden, Transportsekretariatet

v/ brancheformand Jan Rasmussen
e-mail: 0800jar@danskmetal.dk

Sammenslutningen af Karrosseribyggere og Autooprettere

v/ formand Leif Hansen
www.skad.dk, e-mail: info@skad.dk

Betingelser for SMS-Service

14 dages fortrydebesret. Tjenesten udbydes af MOTOR-MAGASINET, Marielundvej 46E, 2730 Herlev, Kundeservice, Aller Sms Support. Hverdag kl. 13-16 på tlf. 70 20 75 92.



Applus har stadig ikke fremlagt et undersøgelsesresultat

Bemærkning til Applus Bilsyns indlæg 3. november 2008.

Vi har modtaget

"Som man råber i skoven, får man svar!" eller hvad? Da jeg i radioavisen i begyndelsen af september 2008 blev informeret om, at en 15 år gammel bil forurener 18 gange så meget som en ny, kontaktede jeg pr. telefon Applus Bilsyn for at høre, hvorledes man var kommet frem til denne konklusion og for eventuelt at få adgang til det underliggende materiale/test mv.

Jeg fik ingen svar på min henvendelse og sendte derfor en e-mail til Arne Willerslev, som han kvitterede for modtagelse af, men jeg har fortsat ikke fået noget svar.

Min sidste udvej, for at få Applus Bilsyn i tale, var derfor et indlæg i Motormagasinet, hvor jeg som bekendt fik et svar – men desværre et meget forudsi-

geligt ét! Et undersøgelsesresultat har jeg fortsat ikke fået – formentlig fordi et sådant slet ikke eksisterer.

Min kritik af Applus er, at man fremstiller statistik som værende forskningsresultater. Når Applus Bilsyn påstår, at 300.000 gamle biler forurener som fire millioner nye biler, så er der tale om en påstand og ikke facts! Vær dog ærlig Arne Willerslev – Det handler om at sælge billetter. Det er ren og skær markedsføring.

Det er da klart, at Applus gerne vil have syv år gamle biler til syn hvert år, ligesom Applus ønsker miljøzoner, så der kan sælges flere (ikke-frivillige) miljømærkater, der giver adgang til færden i miljøzonen.

Det er blot ærgerligt, at Applus Bilsyn misbruger sin stilling på markedet til at skræmme borgere og politikere ved at fremstille påstande som facts. Der fore-



Mikael Breiding.

ligger ingen undersøgelser, hvis metoder

eller resultater kan efterprøves, altså findes der heller ikke skyggen af bevis. Statistik kan give det resultat, som statistikeren ønsker.

Jeg har ikke gjort mig til talsmand for, at folk skal køre i gamle biler frem for nye, eller at man ikke skal vedligeholde sin bil (ny eller ældre). Men jeg vil meget gerne have, at hvis Applus

skal sælge syn og miljømærkater, skal de kalde det markedsføring. I den forbindelse skal Applus overholde markedsføringslovens regler (hvad det ifølge medierne kniber lidt med p.t.) og således ikke bruge udokumenteret statistik til deres lobbyarbejde.

Med venlig hilsen
MB Motor
v/Mikael Breiding

Bilbranchen skal sammen forbedre miljøet

V har modtaget

I seneste udgave af Motor-magasinet spørger Rene Larsen og Michael Breiding blandt andet om, hvorfor ældre biler er et problem for miljøet.

Kort og godt viser undersøgelser, at antallet af sikkerheds- og forureningsfejl stiger i takt med en bils alder. Det påvirker naturligvis både trafikikkerheden og miljøet, og det skal branchen gøre politikerne opmærksomme på.

500.000 årlige bilsyn

I FDM's opgørelse af bremsefejl på danske biler - i samme nummer af Motor-magasinet -, der baseres på 50.000 tests, fremgår det, at hver syvende bil i testen har fejl på bremsevirkningen.

Applus+ Bilsyns egne analyser, som bygger på 500.000 årlige bilsyn, går skridtet videre. Vores tal viser, at des flere år på registreringsattesten en bil får, desto flere fejl opstår der på de dele, der påvirker bilens sikkerhed og forurening.

Eksempelvis påviser vores statistikker, at tre procent af bilerne under fem år har fejl på bremserne, mens hele 37 procent af bilerne over 15 år kører rundt med bremsefejl. Fejlprocenten for de dele, der påvirker en bils forurening, stiger i samme periode fra 1 til 18 procent.

At biler får flere fejl med alderen er vel sund logik. Hvilken bilejer og mekaniker har ikke oplevet, at biler bliver ringere med alderen og kræver hyppigere vedligeholdelse?

Hele landets bilfor-



Arne Willerslev-Legrand.

handlere og værksteder kan spille en aktiv rolle

Problemet med den gamle bilpark - der bliver ældre og ældre - er, at mange bilejere sparer på vedligeholdelsen, når bilen bliver "grå i toppen".

I stedet for at bruge tiden på at kaste mudder i Motor-

magasinet foreslår jeg, at bilbranchen sammen rydder op i de ældre biler, så de biler, der fremover kører på vejene enten er teknisk i orden eller skrottes og erstattes med nyere modeller. Det vil forbedre sikkerheden og miljøet - og samtidig være i branchens egen interesse. Vi kan løse opgaven ved at nedsætte registreringsafgiften, etablere miljøzoner, forhøje skrotpræmien og så videre.

Redskaberne er mange. Og dem bør vi sammen gøre politikerne opmærksomme på.

Med venlig hilsen
Arne Willerslev-Legrand
Applus Bilsyn

Det spurgte jeg slet ikke om!

U har megen at

Arne Willerslev-Legrand fra Applus "svarer" endnu engang på noget andet, end det jeg spørger om!

Arne Willerslev-Legrands lemfældige omgang med tal, procentsatser og "undersøgelsesresultater" er jeg godt træt af, og jeg kan da også kun konkludere, at Applus' manglende vilje til at ville fremlægge det materiale, deres påstande bygger på, alene må skyldes, at dette materiale ikke kan tåle offentlighedens søgelys. Jeg har absolut aldrig gjort mig til talsmand for, at nogen skal køre rundt i gamle, defekte biler.



Mikael Breiding.

Men da jeg selv laver både nye, ældre og veteranbiler, og tilmed har noget af det mest avancerede testudstyr i Danmark, står jeg fortsat meget uforstående over de resultater, Applus fremlægger, hvilket er hele baggrunden for, at jeg i begyndelsen af september tog kontakt til Applus.

De ældre biler

Arne Willerslev nævner i sit forrige indlæg og på Applus' hjemmeside, at biler over 15 år har 18 gange så mange forureningsfejl. Der er 300.000 biler i Danmark, der er ældre end 15 år. Herudaf slutter Arne Willerslev, at de 300.000 gamle biler forurener ligeså meget som fire millioner nye biler! Hvordan ser det regnestykke mon ud?

Er det således at én bil, der er ældre end 15 år, som har tre forureningsfejl, forurener som tre nye biler? Det er jo det rene nonsens! I tallet på 300.000 biler, er der for det første cirka 30.000 veteranbiler, der er ældre end 35 år, og som

kun kører lejlighedsvist. Så er det næppe denne miljømæssige "belastning", der udgør et problem.

Af de resterende 270.000 biler over 15 år men altså under 35 år, er der slet ikke taget højde for, hvor meget de biler kører. Det er jo ikke sælgeren, der kører landevejene tynde med 30.000 km om året, der kører i en 17 år gammel bil!

Mange familier har en ældre bil, som husstandens nummer to bil, således, at fru i huset kan hente og bringe børn og handle. Når familien skal køre længere, foregår det i fars firmabil.

Applus skal altså længe ud på landet med, at "fruens" 17 år gamle bil, der kører 3000 km om året, forurener tre gange så meget som "herrrens" nye bil, der kører 30.000 om året.

Såfremt jeg havde fået Applus' undersøgelsesresultater, ville min første indvending sikkert være, at Applus' CO-måling ikke kan bruges til ret meget, da disse er målt i tomgang og ikke under belastning af

motoren. Hvorvidt det vil være mit eneste kritikpunkt er uvist (men næppe sandsynligt), da Applus ikke vil offentliggøre deres materiale.

"Kom nu" Applus

Fremlæg resultaterne før det her bliver for pinligt eller indrøm, at der er tale om markedsføring og politisk lobbyarbejde for at sælge miljømærkater, miljøattester og syn hvert år – For bemærkelsesværdigt nok, er det jo de to af mange redskaber, Applus ønsker at bruge.

Jeg er bestemt tilhænger af, at man står sammen i bilbranchen, men hvis vi som branche, skal komme nogen vegne, er vi nødt til at have et sagligt og korrekt grundlag at gøre fremskridt for miljøet på. Jeg kaster ikke med mudder, men forsøger forgæves at få Applus til at være ærlige og troværdige.

Med venlig hilsen
MB Motor
v/Mikael Breiding

Veteraner føler sig trådt over dækkene

Applus-direktørens generaliseringer omkring også de hobbybetonede ældre bilers miljøbelastning er helt urimelige, mener formanden for Motorhistorisk Samråd.

Vi har modtaget

Som formand for Motorhistorisk Samråd, der repræsenterer veterankøretøjsklubber med i alt cirka 30.000 medlemmer, har jeg med interesse fulgt med i debatten vedrørende de "gamle" biler, herunder Arne Willerslevs indlæg her i fagbladet.

I sin egenskab af direktør for synsvirksomheden Applus har han senest blandt andet gjort sig til talsmand for, at der indføres miljøzoner i samtlige større danske byer for alle typer af køretøjer - altså ikke kun lastbiler - og at ældre biler skal kontrolleres årligt for i det mindste korrekt forureningsniveau.

Når Arne Willerslev taler om ældre biler, gør han det ganske unuanceret og rammer derved også den kategori af køretøjer, der er mere end 35 år gamle, og, som efter lovgivningen, kan registreres som veterankøretøjer.

Arne Willerslev bruger i sin argumentation en række vel sagtens statistiske

oplysninger om ældre bilers fejlprocent ved fremstilling til syn sammenlignet med nyere bilers.

Men hvad ved Arne Willerslev egentlig om det, vi, med et lidt bredt udtryk, kan kalde de klassiske køretøjer, samlerobjekter og køretøjer, der passes og plejes? Tilsyneladende ikke ret meget, for de indgår helt på lige fod med alle de andre ældre køretøjer.

Minimal belastning

I Danmark er der i dag cirka 27.000 indregistrerede biler over 35 år og omkring 21.000 motorcykler af samme alder. Af det samlede antal køretøjer altså en forsvindende lille del.

Læg dertil, at disse køretøjer kører et uhyre beskedent antal kilometer per år, og konklusionen kan kun blive, at disse køretøjer ingen som helst betydning har for belastningen af det miljø, som vi alle skal værne om.

Vi ved fra en stor undersøgelse, der vedrører perioden 1. juli 2004 til 30. juni 2005, og hvor alle veteranklubber tilsluttet Motorhi-



Mads Thyregod

storisk Samråd deltog, at et historisk køretøj i gennemsnit kører 1400 kilometer per år. I undersøgelsen er et historisk køretøj defineret som et køretøj, der er mere end 25 år gammelt.

Så set i forhold til den samlede miljøbelastning er disse historiske køretøjer uden nogen som helst betydning, og Arne Willerslevs generaliseringer helt urimelige. Om ældre køretøjer, der ikke er veterankøretøjer, har et væsentligt anderledes kørselsmønster end nyere køretøjer, har Arne Willerslev tillige forsømt at kaste lys over.

Det billede, der entydigt tegner sig i Danmark for omfanget af brugen af de mange spændende veterankøretøjer, genfindes på europæisk plan. Det må da give Arne Willerslev stof til eftertanke, at i EU sva-

rer brugen af de historiske køretøjer (her defineret som køretøjer over 25 år) til 0,07 procent af det samlede antal kørte kilometer.

Kulturarv med fordele

Nu er vi jo nogle, der mener, at disse fine gamle køretøjer er en vigtig del af vores kulturarv, heriblandt lovgiverne i Danmark og EU. Netop fordi disse køretøjer anvendes som led i en hobby med begrænset brug, og typisk er vel vedligeholdte, gælder der blandt andet otteårige synsintervaller og fordelagtige forsikringsordninger. Og derfor gælder forbuddet mod kørsel uden dieselpartikelfilter i de miljøzoner, der er indført i for eksempel København heller ikke for veterankøretøjerne.

Uden at skade miljøet kan vi uden bekymring lade veterankøretøjerne køre på offentlig vej, som det sker i dag.

Der er intet behov for at indføre regler, der begrænser brugen i forhold til gældende regler. Og et veterankøretøj gør sig nu engang bedst i sit rette element - på vejene, det er beregnet til at køre på.

Mads Thyregod
Formand for Motorhistorisk
Samråd

300.000 gamle biler forurener som 4 mio. nye

tirsdag 07. oktober 2008

300.000 danske biler er så gamle, at de forurener lige så meget som 4 mio. nye biler. Nu fordobles importen af stærkt forurenende brugte biler fra Tyskland til 60.000 biler om året. Regeringen mangler en konkret indsatsplan til at håndtere problemerne.

15 procent af Danmarks godt 2 mio. biler er fra før 1991, hvor lovkravet om katalysator på bilerne blev indført, og de i alt ca. 300.000 ældre biler forurener i gennemsnit ca. 15 gange mere end helt nye biler eller lige så meget som mere end 4 mio. nye biler.

Det viser forureningstests foretaget af Applus+ Bilsyn.

Øverset problem

"Danmark har et særligt miljøproblem med de ældre biler, som mange ikke er klar over. Regeringens undersøgelser viser, at privatbilismen stiger i de kommende år, og derfor er det relevant at undersøge, hvordan vi reducerer luftforureningen fra vejtrafikken. De kunne f.eks. være ved at indføre miljøzoner for at holde bilerne ude af byerne, hvor befolkningstætheden er størst," foreslår adm. dir. for Applus+ Bilsyn, Arne Willerslev.

København, Århus, Aalborg, Odense og Esbjerg har tilsammen ca. 55.000 af de gamle forurenende biler, og det har bl.a. fået Jan Boye (K), Odenses borgmester, til at anbefale en sænkning af afgifterne på biler.

Hos Venstre siger miljøordfører Eyvind Vesselbo, at priserne på biler skal sænkes, så det bliver mere attraktivt at købe en ny bil, og at de ældste biler skal have katalysatorer.

Miljøzoner

Det forslag er man delvist enig i hos SF, forklarer trafikordfører Pia Olsen Dyhr.

"Vi vil gerne omlægge registreringsafgiften, så miljøtunge biler skal betale mere i afgift end miljøvenlige biler. Desuden skal vi have miljøzoner for de mindre køretøjer for at holde bilerne ude af byerne," siger Pia Olsen Dyhr, SF.

Applus+ Bilsyn tilbyder forureningstests, som måler bilens udledning af partikler, CO, CO₂, O₂ og de kræftfremkaldende Kulbrinte partikler, HC. På den måde kan man undersøge, om ens bil overholder bestemmelserne for, hvor meget den må udlede.

Brugtbilsimport fordobles

Problemet med de gamle biler vil vokse i fremtiden på grund af, at Danmark importerer flere og flere ældre biler fra Tyskland. Bilerne er værdiløse i Tyskland fordi de ikke lever op til de tyske miljøzonekrav, og allerede nu importerer Danmark 60.000 brugte biler fra Tyskland. Et tal Skat regner med er dobbelt så stort i forhold til sidste år.

SF mener, at der skal gribes hårdt ind overfor de gamle biler fra Tyskland.

"Til at begrænse denne import mener vi også, at miljøtunge biler skal betale en ekstra afgift. Herudover foreslår vi, at de dele på biler, som mindsker forureningen, f.eks. katalysatorer, ikke skal pålægges afgifter," forklarer Pia Olsen Dyhr, SF.

Regeringen uden plan

Hos regeringspartiet Venstre understreger miljøordfører Eyvind Vesselbo, at man har fået øjnene op for problematikken med de gamle biler, og at "det er et problem, vi tager højtideligt," og at "vi ikke skal have de gamle biler, fordi de sviner."

Eyvind Vesselbo, V, fortæller dog, at regeringen på nuværende tidspunkt ikke har nogen plan for, hvordan den vil reducere forureningen fra de gamle tyskerbiler.

"Vi vil sandsynligvis gå via afgiftssystemet, men vi har ikke løsningen på det. Først skal vi finde ud af, hvad der skal gøres, og så vil jeg drøfte det med skatteministeren," siger Eyvind Vesselbo, der ikke vil kommentere på SF's forslag. Eyvind Vesselbo er dog enig i, at regeringen i udgangspunktet er interesseret i at belønne de miljøvenlige biler og straffe de miljøskadende.

Tyske biler ældre end danske

Applus+ Bilsyn forklarer, at de tyske biler efter alt at dømme forurener mindst lige så meget som de 300.000 gamle danske biler.

"De importerede bilers gennemsnitsalder er over 11 år, mens den danske bilpark i snit er 9,2 år. Hvis danskernes forbrugsvaner er uændrede, vil 15 procent af de 'tyske' biler være uden katalysator. Det svarer til forureningen fra 90.000 nye biler og dertil kommer, at de er betydelige sikkerhedsmæssige problemer med de gamle køretøjer, som ofte er alt for dårligt vedligeholdt," siger Arne Willerslev.

<<Tilbage til nyhedslisten

Denne side er print d. mandag, 24. november 2008 kl. 15:19 fra http://www.applusbilsyn.dk/nyheder/vis_nyheder/300000_gamle_biler_forurener_som_4_mio_nye/256/

MB Motor v/Mikael Breiding

Larsensvej 10B

DK-3230 Græsted

Tlf. +45 48 39 16 93

Fax +45 48 39 16 96

E-mail: mikael@mbmotor.dk

www.mbmotor.dk

Dato:	20. november 2008, kl. 13:12
Ejer:	RASMUS ANDERSEN
Bilmærke:	AUDI 100, årgang 1992
Reg.nr.	TT 55 692
KM-stand:	189098

CO (%)	0.4
CO2 (%)	12.2
O2 (%)	3.5
HC (1/X)	202
NOX (1/X)	67
AFR (1/X)	17.49
Lamda	1,19

MANIFOLDTRYK: 18 inGH

MB Motor v/Mikael Breiding

Larsensvej 10B

DK-3230 Græsted

Tlf. +45 48 39 16 93

Fax +45 48 39 16 96

E-mail: mikael@mbmotor.dkwww.mbmotor.dk

Dato:	20. november 2008, kl. 13:13
Ejer:	METTE LINDEGAARD
Bilmærke:	VW GOLF 1.8 STC, årgang 1996
Reg.nr.	YJ 48961
KM-stand:	223169

CO (%)	0.04
CO2 (%)	14.8
O2 (%)	0.1
HC (1/X)	46
NOX (1/X)	40
AFR (1/X)	14.55
Lamda	1.02

MB Motor v/Mikael Breiding

Larsensvej 10B

DK-3230 Græsted

Tlf. +45 48 39 16 93

Fax +45 48 39 16 96

E-mail: mikael@mbmotor.dk

www.mbmotor.dk

Dato:	20. november 2008, kl. 14:04
Ejer:	Peter Steffensen
Bilmærke:	Volvo S70, årgang 1998
Reg.nr.	TD 59 093
KM-stand:	165284

CO (%)	0,6
CO2 (%)	14,8
O2 (%)	0
HC (1/X)	102
NOX (1/X)	1
AFR (1/X)	14,25
Lamda	0,98

MB Motor v/Mikael Breiding

Larsensvej 10B

DK-3230 Græsted

Tlf. +45 48 39 16 93

Fax +45 48 39 16 96

E-mail: mikael@mbmotor.dkwww.mbmotor.dk

Dato:	20. november 2008, kl. 13:18
Ejer:	Jørgen Karlsen
Bilmærke:	Volvo V70, årgang 1999
Reg.nr.	ZC 22 550
KM-stand:	78041

CO (%)	0,3
CO2 (%)	14,8
O2 (%)	0,1
HC (1/X)	23
NOX (1/X)	0
AFR (1/X)	14,40
Lamda	0,98

MB Motor v/Mikael Breiding

Larsensvej 10B

DK-3230 Græsted

Tlf. +45 48 39 16 93

Fax +45 48 39 16 96

E-mail: mikael@mbmotor.dk

www.mbmotor.dk

Dato:	3. December 2008, kl. 13:57
Ejer:	KURT PEDERSEN
Bilmærke:	HILLMANN MINX 1954
Reg.nr.	V244
KM-stand:	84707

CO (%)	4.8
CO2 (%)	7.3
O2 (%)	2.4
HC (1/X)	879
NOX (1/X)	18
AFR (1/X)	12.73
Lamda	0.86

MB Motor v/Mikael Breiding

Larsensvej 10B

DK-3230 Græsted

Tlf. +45 48 39 16 93

Fax +45 48 39 16 96

E-mail: mikael@mbmotor.dkwww.mbmotor.dk

Dato:	12. September 2008, kl. 16:13
Ejer:	TOM ALEXANDER NIELSEN
Bilmærke:	1955 FORD F100 -312 CUI
Reg.nr.	H 2255
KM-stand:	33757 MILES

CO (%)	3.85
CO2 (%)	4.80
O2 (%)	10.30
HC (1/X)	7401
NOX (1/X)	
AFR (1/X)	15.58
Lamda	

MB Motor v/Mikael Breiding

Larsensvej 10B

DK-3230 Græsted

Tlf. +45 48 39 16 93

Fax +45 48 39 16 96

E-mail: mikael@mbmotor.dk

www.mbmotor.dk

Dato:	25. September 2008, kl. 10:45
Ejer:	KIM LARSEN
Bilmærke:	1960 CORVETTE
Reg.nr.	DR 70757
KM-stand:	34819

CO (%)	3.25
CO2 (%)	7.0
O2 (%)	7.8
HC (1/X)	3300
NOX (1/X)	24
AFR (1/X)	
Lamda	

MB Motor v/Mikael Breiding

Larsensvej 10B

DK-3230 Græsted

Tlf. +45 48 39 16 93

Fax +45 48 39 16 96

E-mail: mikael@mbmotor.dk

www.mbmotor.dk

Dato:	1 DECEMBER , kl. 08:54
Ejer:	MADS STAMPE
Bilmærke:	AUSTIN SPRITE 1968
Reg.nr.	TM 59 767
KM-stand:	59420 MILES

CO (%)	4.2
CO2 (%)	3.5
O2 (%)	11.9
HC (1/X)	1289
NOX (1/X)	12
AFR (1/X)	14.34
Lamda	1.12

