



MINISTEREN

Folketingets Trafikudvalg  
Christiansborg  
1240 København K

Dato 6. januar 2009  
Dok.id  
J. nr. 004-u18-778

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 5. december 2008 stillet mig følgende spørgsmål 215 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Trafikudvalget på baggrund af præsentation fra Applus Bilsyn ved foretræde den 4. december 2008.

**Spørgsmål nr. 215:**

”Ministeren bedes kommentere den præsentation Applus Bilsyn gav Trafikudvalget ved foretræde den 4. december 2008, jf. TRU alm. del - bilag 126. Herunder bedes ministeren særlig kommentere de 4 forslag, Applus fremfører på næstsidside af præsentationen samt redegøre nærmere for de miljøzoner, der ifølge præsentationen er på vej i Tyskland.”

**Svar:**

Jeg har forelagt Applus Bilsyns præsentation for Færdselsstyrelsen.

Færdselsstyrelsen oplyser, at Applus Bilsyn er den største synsvirksomhed i Danmark. Applus Bilsyn syner således ca. 40% af bilerne.

Det fremgår af præsentationen, at Danmark har alt for mange biler i alt for dårlig stand.

Færdselsstyrelsen oplyser, at det ikke kan genfindes i de officielle statistikker, at Danmark skulle have en markant ældre bilpark end resten af Europa eller at gennemsnitsalderen er stigende.

Aktuelle tal fra Danmarks Statistik viser, at gennemsnitsalderen for den danske bilpark har ligget konstant på omkring 9 år gennem de sidste 15 år, og at det aktuelle tal er 9,1 år for årene 2006, 2007 og 2008. Der findes Færdselsstyrelsen bekendt ikke tal for bilparkens alder for alle 27 EU-lande, men ACEA (den europæiske bilindustris sammenslutning) henviser til en opgørelse fra de spanske bilproducenters sammenslutning (ANFAC) fra januar 2008. Undersøgelsen viser, at for de lande, der findes tal for, var der 7 lande med en lavere gennemsnitsalder end Danmark (England lavest med 6,7 år), mens der var 3 lande med en højere gennemsnitsalder for bilerne end Danmark (Finland højst med 10,5 år).



Det gøres gældende, at der årligt importeres 60.000 brugte biler til Danmark. Færdselsstyrelsen kan på baggrund af tal fra Skatteministeriet bekræfte, at der i 2007 blev importeret 57.000 brugte biler, men det bør indgå i vurderingen, at der samtidig blev eksporteret 63.000 brugte biler. Der eksporteres altså flere brugte biler, end der importeres.

Vedrørende bilernes stand og forslaget om årligt syn for ældre biler udtaler styrelsen, at det grundlæggende er naturligt, at der konstateres flere fejl på ældre biler end på nyere biler, og at det er tilfredsstillende, at synsvirksomhederne medvirker til at finde fejlene, så de udbedres.

Sverige syner biler periodisk 1. gang efter 3 år, dernæst når bilen er 5 år og derefter hvert år. Danmark har krav om syn hvert andet år efter 4 år.

Færdselsstyrelsen har gennemgået tal fra Sverige for året 2005. Det fremgår af tallene, at Sverige er et eksempel på et land, hvor årlige periodiske syn af biler ikke nødvendigvis giver lavere fejlhyppighed.

Trafikudvalget har endvidere bedt mig kommentere Applus Bilsyns 4 forslag, som er nævnt på næstsidste side i præsentationen:

For så vidt angår det første spørgsmål kan jeg oplyse, at lovgivningen om miljøzoner henhører under miljøministeren. Jeg har derfor anmodet miljøministeren om bidrag til besvarelse af forslag 1 om miljøzoner for alle køretøjer.

1. Miljøministeriet har i notits af 11. december 2008 oplyst følgende:

### **Tyske miljøzoner**

De tyske miljøzoner deler alle køretøjer op i 4 kategorier, afhængig af hvilken Euro-norm de tilhører. Hvis et køretøj skal køre i en miljøzone, skal det have et miljøzonemærke i forruden, hvoraf det fremgår hvilken kategori køretøjet tilhører.

Miljøzonemærkerne fås i tre farver afhængig af bilens alder: grøn, gul og rød, hvor grønne mærker gives til de nyeste biler. De ældste biler, dvs. dieslbiler der er over 13 år gamle og benzinbiler der er over 16 år gamle, kan ikke opnå et miljøzonemærke.

Det er op til de enkelte tyske byer at bestemme, hvilket miljøzonemærke der kræves for at køre i miljøzonen, samt hvornår kravene træder i kraft.

I Berlin blev det fra 1. januar 2008 forbudt at køre i byens miljøzone, hvis bilen ikke kan opnå et miljøzonemærke.

Fra 1. januar 2010 må kun køretøjer med grønt miljøzonemærke køre i miljøzonen i Berlin. Det grønne miljøzonemærke gives til dieseldrevne



personbiler, der pr. 1/1-2010 er højst 4 år gamle, lastbiler og busser, der er højst 3 år og 2 mdr. gamle samt benzinbiler, der er højst 17 år og som er forsynet med katalysator.

Miljøstyrelsen undersøger den tyske model i arbejdet med at implementere strategien ”Ren luft til alle”, der blev lanceret i juni 2008.

### **Knallerter**

Der er behov for at skærpe emissionsnormerne for knallerter. Det skyldes, at en knallerter har et forholdsvist stort udslip af uforbrændte kulbrinter sammenlignet med en ny bil.

Derfor henvendte Miljøstyrelsen sig i april 2008 til EU-Kommissionen med en henstilling om, til at der hurtigst muligt fremsættes forslag til nye emissionsnormer for to-hjulede køretøjer. Kommissionen har efterfølgende meddelt, at man forventer at fremsætte forslag til nye normer medio 2009.

Årsagen til, at skærpelsen af emissionsnormerne for knallerter endnu ikke er gennemført er, at man fra EU's side har valgt først at tage fat på de største kilder til luftforurening, nemlig biler, lastbiler og busser. Bilernes bidrag til forureningen med kulbrinter udgør stadig en væsentlig større del end bidraget fra knallerter.

Hvad angår partikelforurening vurderer Miljøstyrelsen, at knallerters bidrag er meget beskedent.

Det kan i øvrigt oplyses, at den omtalte undersøgelse fra Institut for Miljøvurdering er fra 2002.

Jeg har forelagt de øvrige 3 forslag for Færdselsstyrelsen, og kan på den baggrund oplyse følgende:

2. Minimumskravet i direktiv 96/96/EF om periodisk syn er, at person- og varebiler skal synes første gang, når de er 4 år, og dernæst hvert 2. år. Danmark følger sammen med en tredjedel af de øvrige EU-lande direktivets minimumskrav, mens de øvrige to tredjedele af landene syner bilerne hyppigere. Sverige er som nævnt et eksempel på dette.

Applus Bilsyn rettede i marts 2007 henvendelse til Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg med forslag om, at ældre biler skulle synes hyppigere. Baggrunden for henvendelsen var, at den internationale sammenslutning af synsvirksomheder, CITA, med støtte fra EU-Kommissionen netop havde udgivet den såkaldte AUTOFORE-rapport om syn af biler i fremtiden. Applus Spaniens ejer, er en af de fem partnerorganisationer, som har udarbejdet rapporten.



Rapporten munder bl.a. ud i en anbefaling om, at biler, som er 8 år eller ældre, bør synes hvert år.

Side 4/5

På baggrund af Applus Bilsyns henvendelse til Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg i marts 2007 rettede udvalget henvendelse til transportministeren med anmodning om stillingtagen til forslaget fra rapporten. Transportministeren henviste i sit svar til, at Færdselsstyrelsen havde iværksat en nærmere analyse af rapporten. Transportministeren fremsendte den 27.06.2007 Færdselsstyrelsens notat om rapporten til Folketingets Trafikudvalg. Efter drøftelse af notatet med synsvirkomhederne udarbejdede styrelsen et opdateret notat af 29.08.2008, hvori Færdselsstyrelsen gennemregner de samfundsøkonomiske omkostninger og fordele.

Færdselsstyrelsen vurderede, at AUTOFORE-rapporten ikke giver grundlag for at foreslå, at hyppigheden af periodiske syn i Danmark af almindelige personbiler og af varebiler skal øges, idet de samfundsøkonomiske fordele ikke stod mål med omkostningerne.

3. Danmarks Automobilforhandler Forening foreslog i sin henvendelse af 26. september 2008 til Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg, at skrotningspræmien skulle sættes op for at nedsætte forureningen fra danske transportmidler (spørgsmål nr. 590, alm. del, 2. samling).

Jeg henviser til Miljøministerens besvarelse af dette spørgsmål.

Jeg kan orientere om, at Miljøministeren sammenfattende vurderede, at andre økonomiske virkemidler end en skrotpræmie er mere egnede i relation til opfyldelse af målsætninger om miljø og CO<sub>2</sub>-udledning fra transport.

4. Direktivet om periodisk syn omfatter ikke knallerter og motorcykler, og Danmark har heller ikke hidtil haft periodisk syn af disse køretøjer.

Færdselsstyrelsen har i sit notat om AUTOFORE-rapporten vurderet, at rapportens forslag om periodisk syn af to-hjulere vil have en vis effekt på miljøet for motorcykler (støj), og at periodisk syn af knallerter tillige vil kunne have betydning for færdselssikkerheden (ulovlig hastighed). Færdselssikkerhedskommissionen har desuden anbefalet at overveje periodisk syn for motorcykler og knallerter.

Jeg har derfor meldt ud, at det er relevant at se nærmere på periodisk syn af motorcykler og knallerter.

Der er dog det problem, at nye små knallerter først er registreret fra juli 2006, og at ældre knallerter derfor ikke umiddelbart kan indkaldes til syn. Det kan derfor være nødvendigt at iværksætte en særlig lovgivning,



der kræver disse knallerter synet og registreret i løbet af en kort årrække. Ændringer af hvilke køretøjer, der skal til periodisk syn, vil i alle tilfælde kræve en lovændring.

Side 5/5

Jeg har derfor bedt Færdselsstyrelsen se på, hvorledes en eventuel indfasning af syn af de to-hjulede køretøjer kan ske i praksis.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed