

Miljø- og Fødevareministeriet
Departementet

Folketingets Miljø- og Fødevareudvalg
Christiansborg
1240 København K

J.nr. 2015-8200

6. oktober 2015

./.. Til udvalgets orientering fremsendes hermed notat om den verserende Volkswagen- sag.

Eva Kjer Hansen

/

Marie Louise Flach de Neergaard

Fødevarer og forbruger
J.nr. 2015-8200
Ref. sisbl
Den 6. oktober 2015

Orientering om den verserende Volkswagen-sag

Baggrund

Den tyske bilproducent Volkswagen har indrømmet, at der er installeret et softwareprogram i deres dieselmotorer. Programmet får bilerne til at reducere udledningen af NOx i forbindelse med myndighedernes test af udledningen, mens udledningerne i virkelig kørsel overskrider det tilladte niveau med op til 40 gange. Ifølge tal fra Volkswagen er ca. 11 millioner biler berørt på verdensplan. I Danmark er der ifølge Volkswagen-koncernen indregistreret ca. 91.000 dieselmotorer, der er forsynet med "snydesoftware". Disse fordeler sig på mærkerne Volkswagen, Audi, Skoda og Seat.

Håndtering af Volkswagens snyd

Luftforurening er et stort problem i EU. Helbredsgener, sygdom og sygefravær har både omkostninger for den enkelte og for samfundet. Volkswagen-sagen viser snyd med forureningen i helt urimelig skala.

Håndtering af det snyd, der har fundet sted, afhænger meget af, hvordan de tyske godkendelsesmyndigheder – som har typegodkendt bilerne – vil reagere. Frankrig og Italien – som også har typegodkendt en betydelig mængde dieselmotorer - har også iværksat undersøgelse af problemet. Vi følger dette tæt fra dansk side og der er etableret en task force med deltagelse af Transport- og Bygningsministeriet og Miljø- og Fødevareministeriet. Task forcen skal sikre en effektiv håndtering af sagen, herunder koordineret information til offentligheden.

Transport- og Bygningsministeriet er ressortansvarlig for typegodkendelser af køretøjer, og Miljø- og Fødevareministeriet er ressortansvarlig for forurening fra biler og udslip af sundhedsskadelige stoffer.

Forurening fra biler

Det har længe været kendt, at godkendte dieselmotorer forurener mere ved virkelig kørsel, end når de testes. Dette er stærkt medvirkende til, at mange EU-lande kæmper med at overholde luftkvalitetsgrænseværdier og NOx-reduktionsforpligtelser.

Det er dog ikke sådan, at Volkswagen-sagen betyder, at den konkrete forurening, som borgerne udsættes for, er større end hidtil kendt. Luftkvaliteten måles løbende, og bortset fra en overskridelse af NO₂-grænseværdien på H.C. Andersens Boulevard, overholdes alle EU's luftkvalitetsgrænseværdier i Danmark. Overskridelsen på H.C. Andersens Boulevard skyldes dog i høj grad, at dieslbilerne udleder mere NO_x end forventet.

Der er altså ikke tale om et akut miljø- eller sundhedsproblem, da Volkswagen-sagen ikke ændrer på det forureningsbillede, vi allerede har i Danmark.

Stramning af testkrav

I EU-Kommissionens tekniske komité for motorkøretøjer, hvor eksperter fra medlemsstaterne deltager, herunder fra Miljøstyrelsen og Trafik- og Byggestyrelsen, har der i de seneste år været arbejdet med nye supplerende krav til testprocedurer.

I foråret 2015 blev det besluttet, at biler ved typegodkendelse skal testes for virkelig kørsel (også kaldet RDE = 'Real Driving Emissions'). Der udestår dog fortsat nogle afgørende beslutninger, hvor den vigtigste er, hvor meget testresultaterne må afvige fra euronormen, samt hvornår denne margin for afvigelse skal træde i kraft.

Fra dansk side har der i en årrække været pres på Kommissionen og de andre medlemsstater for stramning af testkravene. Jeg vil lægge yderligere pres på over for Kommissionen og i Rådet for, at der bliver strammet op på området for bilers udledninger så hurtigt som muligt.