

TALEMANUSKRIPT

Side 1 af 16

Talepapir til brug for besvarelse af samrådsspørgsmål afledt af VW-sagen

*Samrådsspørgsmål X, TRU, Alm. del, stillet til
transportministeren den 4. november 2015:*

”Ministeren bedes oplyse, hvad ministeren agter at gøre ved det problem, at værksteder åbenlyst tilbyder at ulovliggøre dieslbiler, så de udstøder mere NOx, end de oprindeligt var konstrueret til, og herunder om regeringen vil indføre kontrol for NOx-udledning ved bilsyn?

Der henvises til artiklen ”Mange værksteder snyder med dieslbilers NOx-filter” i Ingeniøren den 22. oktober 2015.”



Svar

Indledning

Jeg vil gerne starte med at sige tak for samrådsspørgsmålet.

Jeg synes, det er rigtigt vigtigt område, og jeg synes, det er vigtig, at vi får drøftet spørgsmålene om chiptuning.

Både i lyset af den aktuelle VW-sag, men også fordi chiptuning i sig selv er en vanskelig sag, som vi igennem en længere årrække rent faktisk har kæmpet med både herhjemme og i udlandet.

Kort introduktion til hvad chiptuning er for noget

Til at starte med vil jeg give en kort beskrivelse af, hvad chiptuning egentlig er for noget.

Chiptuning er i de nuværende regler defineret sådan her:



”Ved chiptuning forstås ændringer af den fabriksspecificerede elektroniske motorstyring, herunder udskiftning og omprogrammering af motorstyringen eller manipulation af signaler til og fra motorstyringen”.

Kort fortalt betyder chiptuning altså, at der efter bilen er taget i brug, bliver ”pillet ved” motorindstillingerne, så bilen får større ydeevne. Eller at det forureningsbegrænsende udstyr sættes ud af funktion.

Det er også vigtigt at nævne, at der både findes lovlig chiptuning og ulovlig chiptuning.

Lovlig chiptuning er chiptuning, der ikke bevirker, at bilen kommer til at forurene mere end tilladt. Det er tilladt at få chiptunet sin bil i Danmark, hvis



man efterfølgende får bilen godkendt til syn.

Ved syn skal man kunne fremvise dokumentation for, at bilen i chiptunet udgave overholder de luftforureningsregler, den er omfattet af.

Trafik- og Byggestyrelsen har oplyst mig om, at 777 personbiler har godkendt chiptuning.

Der findes desværre også *ulovlig* chiptuning.

Her bevirker de ændringer, der laves, at bilen kommer til at overskride de grænseværdier for forurenende stoffer, den er omfattet af.

På baggrund af uformelle brancheinformationer har Trafik- og Byggestyrelsen oplyst mig om, at det er



deres vurdering, at mellem 10- 25 % af dieselbilerne er blevet chiptunet. Det viser, at antallet af biler, der er ulovligt chiptunede, er meget stort.

Hvilke former for chiptuning findes der?

Grundlæggende er der to former for chiptuning:

1) Den efterhånden mest udbredte form for chiptuning er den, hvor den fabriksindstillede elektroniske motorstyring erstattes af en anden motorstyring.

Her er der tale om en ren softwareændring, der udføres ved hjælp af en computer, og som konkret betyder, at den fabriksindstillede motorstyring overskrives af en uoriginal motorstyring.

2) Den anden form foregår ved, at der installeres forskellige former for



elektroniske ”bokse”, der manipulerer signalerne til og fra motorstyringen.

Hvorfor vælger folk at chiptune deres køretøjer?

Tidligere var det overvejende ønsket om at øge motorens ydelse, der fik bilejere til at chiptune deres biler.

I takt med at bilernes forureningsbegrænsende udstyr er blevet mere avanceret, er der dog i dag også en del chiptuning, der handler om at frakoble det forureningsbegrænsende udstyr, fx ved at deaktivere det NOx-begrænsende udstyr på dieslbiler.

Formålet med en sådan chiptuning kan være at begrænse vedligeholdelses- eller driftsomkostningerne. Også denne form for chiptuning er utvivlsomt ulovlig.

Dette samråd er jo bl.a. indkaldt på baggrund af en artikel i Ingeniøren, der



netop handler om ulovlig chiptuning, hvor det forureningsbegrænsende udstyr frakobles.

***Regler om
chiptuning***

Reglerne på området har i mange år i Danmark været sådan, at hvis man laver konstruktive ændringer på en motor, så skal køretøjet til syn bagefter, og ændringerne skal godkendes og registreres.

Chiptuning anses for at være en konstruktiv ændring. Så foretages der chiptuning på et køretøj, skal det altså godkendes ved syn.

Herudover har vi siden 2006 også haft særlige danske regler om salg og markedsføring af chiptuningsudstyr.

Disse regler siger helt konkret følgende:



Det er kun tilladt at sælge og markedsføre chiptuningsudstyr, der opfylder kravene om luftforurening i bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr.

Det er således kun tilladt at sælge og markedsføre chiptuningsudstyr, hvis bilen - efter at være blevet chiptunet - fortsat opfylder den euro-norm for luftforurening, den er omfattet af.

Så er der nemlig tale om lovlig chiptuning.

Bliver reglerne om chiptuning så overholdt?

Som jeg nævnte tidligere, er det præcise omfang af chiptuning ikke kendt, men vurdering er, at 10 - 25 % af alle dieselmotorer er chiptunede.

Det er kun ganske få af disse biler, der har fået chiptuning godkendt ved syn



og registreret, sådan som reglerne ellers foreskriver.

Der er således indikationer af, at reglerne overtrædes i udbredt grad.

Trafik- og Byggestyrelsen har løbende udført en reaktiv kontrol – hvor styrelsen har reageret, hvis styrelsen har fået viden om konkrete overtrædelser.

Senest har styrelsen på baggrund af Ingeniørens artikel, indskærpet de gældende regler om salg og markedsføring af chiptuningsudstyr overfor en række sælgere af chiptuningsudstyr, der markedsføres via internettet.

I den forbindelse forventer styrelsen, at åbenlyst ulovlige former for chiptuning som fx deaktivering af NO_x-



reduktionsudstyr mv., vil blive taget af markedet.

Hvorfor er det så svært at håndhæve reglerne om chiptuning?

Nu er der nok nogen, der vil sige; men hvorfor har Trafik- og Byggestyrelsen ikke udført en mere aktiv kontrol af chiptuning – fx via syn.

Og til det kan jeg sige:

Jeg kunne også godt tænke mig mere kontrol med dette. Men der er grundlæggende to problemer knyttet til chiptuning:

- 1) For det første er det meget let at chiptune biler. Uanset hvilken chiptuning der foretages. Dette gælder både i Danmark og i udlandet.
- 2) For det andet er de metoder til kontrol af luftforurening, som anvendes



ved syn, ikke egnet til at afsløre om en bil er ulovligt chiptunet.

De fælles EU-regler og kontrolmetoder om periodisk syn, er udarbejdet med det formål, at sikre, at bilerne er vedligeholdte, så bilerne er sikkerhedsmæssigt forsvarlige og ikke forurener unødigt.

Chiptuning sker ofte ved at hacke sig ind i bilens motorstyring og ændre den software, som er godkendt. Dette sker på en sådan måde, at bilens egenkontrolsystem ikke melder fejl.

Trafik- og Byggestyrelsen har fortalt mig, at end ikke mærkeværksteder altid kan afsløre chiptuning. Men at det ved mistanke om chiptuning er nødvendigt at sende bilens styreenhed til fabrikken for at afsløre en eventuel chiptuning.



Der findes på nuværende tidspunkt ikke nogen let metode til at afsløre ulovlig chiptuning, der er egnet til anvendelse ved et periodisk syn, da kontrollen skal kunne foregå rimeligt hurtigt.

Det ville jo være helt ude af proportion, hvis bilerne skal undersøges fx en halv dag. Det vil også blive meget bekosteligt for de bilejere, der ikke har fået ulovligt chiptunet deres bil.

Der er således ikke noget ”quick fix” til en løsning af chiptuningproblemet - men det betyder ikke, at vi ikke skal gøre noget.

Der er brug for en løsning på EU-niveau

Det er i dag sådan, at den samlede regulering af kravene til køretøjer i meget høj grad baserer sig på internationale regler.



Disse regler knytter sig dog kun til nye biler, der kommer ind på markedet, og ikke til ibrugtagne biler.

Populært sagt kan man sige, at vi stiller mange strenge krav til, hvad bilerne skal kunne, når de bliver godkendt til at komme på markedet i EU.

Og når de så først er kommet ind, så er der ingen fælles holdning til, hvad man må ændre og hvordan.

Det er selvfølgelig et problem.

Ulovlig chiptuning er ikke kun et problem i Danmark. Det er et problem i hele EU, og derfor er det naturligt at søge en fælles, europæisk løsning.

Ulovlig chiptuning er et miljøproblem, og det kan ikke afvises, at chiptuning



også kan have sikkerhedsmæssig betydning.

Derfor er det miljøministerens såvel som mit område. Jeg har derfor aftalt med miljø- og fødevareministeren, at sagen rejses i EU, hvor vi i fællesskab vil presse på for at få nogle fælles regler.

VW-sagen bør betyde, at timingen er helt perfekt for at tage chiptuning op i EU

Som jeg ser det, er timingen med hensyn til at tage chiptuning op i EU optimal netop nu, hvor hele Europa taler om VW-sagen.

Det giver nemlig ikke ret meget mening at kræve, at VW tilbagekalder flere millioner biler, for at disse skal have opgraderet deres motorer, hvis EU-kommissionen og medlemslandene samtidig vender det blinde øje til den omfattende chiptuning, der sker på eftermarkedet.



Jeg mener derfor, at VW-sagen kan være et godt afsæt for at drøfte, hvordan vi i EU kan forsøge at sætte ind mod ulovlig chiptuning. Derfor vil regeringen rejse spørgsmålet i Bruxelles hurtigst muligt.

***Nationalt forbud
mod at udføre
ulovlig
chiptuning***

Så vil man kunne stille spørgsmålet om, om der ikke kan gøres noget herhjemme, og det har jeg også overvejet.

Det er som jeg tidligere har sagt urimeligt, at bilernes motorstyring ændres så udledningen af bl.a. forurening øges.

Jeg har gennem færdselsloven mulighed for at forbyde, at der udføres konstruktive ændringer på køretøjer således, at det ikke opfylder de regler, køretøjet skal opfylde.



Jeg vil derfor se på muligheden for eksplicit at forbyde værksteder at udføre ulovlig chiptuning.

Det skal dog understreges – som jeg også tidligere har sagt – at det er vanskeligt at kontrollere, om der er foretaget chiptuning.

Håndhævelse af sådanne regler er derfor ikke ligetil, men det sender et klart signal til de virksomheder, der ser stort på ulovlig chiptuning - men det løser desværre ikke hele problemet. Det kræver en EU-løsning.

Jeg vil hermed takke for ordet.