



J.nr.

Miljø- og fødevareministerens besvarelse af spørgsmål nr. Y stillet af Folketingets Transport- og Bygningsudvalg

Spørgsmål

”Agter ministeren i fremtiden at etablere en national kontrolvirksomhed – i regi af f.eks. Teknologisk Institut – der på stikprøvebasis efterprøver bilfabrikanternes oplysninger med hensyn til emissioner og brændstoføkonomi?”

Svar

Tak for samrådsspørgsmålet.

Omkring et, synes jeg, væsentligt emne. Det er jo i virkeligheden sådan, at det, at vi har en stærk debat i det danske Folketing, det er kun hjælpsomt for mig, i forhold til at kunne lægge pres på Kommissionen, om at handle på det her

felt. Og der vil det jo være udvalget bekendt, at skiftende miljøministre gennem årene faktisk har arbejdet rigtig meget med denne her sag og netop søgt at få Kommissionen til at agere stærkere på det her felt.

Det er sådan at krav til og kontrol med bilers udledning af luftforurening er reguleret ved EU-regler om typegodkendelse af biler.

Derfor er mit fokus at få skærpet EU-reguleringen, så kontrollen af om ibrugtagne biler overholder EU's udledningsnormer, bliver bedre.

Det har i en del år været kendt, at diesebilernes udledning ved virkelig kørsel var højere end det, som de er typegodkendt til.

Test af nye bilers emissioner i laboratorier i forbindelse med typegodkendelsen har således vist sig ikke at være tilstrækkelige. De skal komplementeres med test ved virkelig kørsel, som i EU-sproget kaldes RDE – Real Driving Emissions.

Og der har vi, som nævnt, fra dansk side i flere år presset på i EU for at få indført bedre test af dieselbilerne – senest på Miljørådsmødet i efteråret, hvor jeg bragte emnet op sammen med bl.a. Østrig.

Volkswagen indrømmede sidste år at have snydt med softwaren i mange af deres dieselbiler, så de forurener betydeligt mere, end de burde.

Og jeg tror ikke der er nogen tvivl om at Volkswagen-skandalen var en væsentlig medvirkende årsag til, at det den 28. oktober overhovedet lykkedes at få vedtaget nye supplerende testkrav i EU til person- og varebiler.

For selv om vi har diskuteret det i mange år, så har det knebet med viljen til at træffe en beslutning på området, og nu kom vi et markant stykke videre.

De nye krav betyder, at nye biler her fra årsskiftet skal testes ved virkelig kørsel.

Bilerne testes både ved bykørsel, landevejskørsel og på motorvejene, og en testtur tager mellem 90 og 120 minutter.

Fra 2017 skal bilerne ved testen ved virkelig kørsel overholde grænseværdien for NOx plus en usikkerhedsmargin. Og fra 2020 vil usikkerhedsmarginen blive strammet yderligere.

Der har været kritik af, at de nye test ikke er skrappe nok, og at overgangsperioden er for lang. Og det kan man godt diskutere. Jeg må bare sige, at med de meget lange og hidtil resultatløse drøftelser, vi har haft i EU, er det en sejr, at det omsider er besluttet at stramme test-proceduren op.

Den nye test reflekterer i højere grad end de hidtidige laborietests bilernes reelle udledning af sundhedsskadeligt NOx.

De nye testkrav vil altså fremme, at bilerne kommer til at overholde EU-udledningsnormerne.

På den måde bliver mulighederne for snyd mindsket, inden bilen godkendes og kommer ud og rulle på vejene.

Jeg mener, at vi nu bør rette fokus mod en styrket kontrol af de biler, der allerede er taget i brug, og som spørgsmålet jo også relaterer sig til.

Der er allerede i dag i typegodkendelsesforordningen for Euronormerne visse krav om, at bilernes holdbarhed skal testes – fx for overensstemmelse med grænseværdierne efter ibrugtagning.

Efter de gældende regler er bilfabrikanterne forpligtet til løbende at udtage stikprøver af deres bilmodeller – også kaldet køretøjsfamilier - frem til bilerne er 5 år gamle eller har kørt 100.000 Km. Antallet af stikprøver afhænger af det årlige

salgsvolumen. Fabrikanternes stikprøvekontrol foregår ved laboratorietest.

De typegodkendende myndigheder, der har udstedt typegodkendelse, skal godkende bilfabrikanternes stikprøvekontroller. Så der er allerede et samspil mellem myndigheder og bilfabrikanter i forbindelse med den nuværende kontrol med ibrugtagne bilers emissioner.

Fremadrettet gælder det så om at arbejde på, at bilernes overensstemmelse efter ibrugtagning bliver testet ved virkelig kørsel -altså, ligesom de nye biler skal testes ved virkelig kørsel, så bør det også ske for de biler, der er kommet i brug frem for at det bare sker ved en laboratorietest.

Det bør være en betingelse for typegodkendelsen, at bilfabrikanterne skal dokumentere, at udledningskravene overholdes ved virkelig kørsel.

Denne dokumentation vil give både typegodkendende myndigheder og bilejerne

tryghed om, at EU-udledningsnormerne er overholdt.

Jeg mener, at det rigtige er at rejse problematikken i EU for hér at finde en fælles løsning og sikre en bedre kontrol med grænseværdierne for ibrugtagne biler. Jeg vil sørge for, at rejse spørgsmålet om kontrol af ibrugtagne biler i EU.

På den måde vil der også være håb om, at tilliden til både det europæiske typegodkendelsessystem og til bilindustrien kan blive genoprettet.

Hvis de øvrige EU-lande ikke bakker op om bedre overvågning af ibrugtagne køretøjer, ja så må vi naturligvis vurdere, om der er behov for en særlig national indsats.

Men jeg vil dog gerne understrege, at jeg på EU-regulerede områder som udgangspunkt ikke er tilhænger af at vi tager de her nationale initiativer. Vi får meget mere ud af det alle sammen, hvis vi

kan få det iværksat på EU-niveau. Og som sagt:
Jeg vil sørge for at den diskussion bliver taget op.