



MINISTEREN

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget
Folketinget

Dato 23. marts 2017
J. nr. 2017-848

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget har i brev af 26. januar 2017 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Roger Matthisen (ALT).

Spørgsmål nr. 291

Ministrene bedes kommentere på henvendelsen fra direktør i Klimaklubben Danmark ApS, Ulrich Pade, jf. TRU alm del, bilag 156, og herunder redegøre for, om oplysningerne i henvendelsen kan bekræftes og om danske myndigheder i så fald har kendskab til eksistensen af den omtalte snydesoftware og den påståede merudledning af NOx-gasser.

Svar:

Klimaklubben Danmark Aps sætter i deres henvendelse af 19. januar 2017 fokus på en alvorlig problemstilling om ulovlig afkobling af forureningsbegrænsende udstyr på lastbiler i Tyskland og i Danmark.

Jeg har forelagt spørgsmålet for Færdselsstyrelsen, der kan oplyse følgende:

"Omgåelse af et køretøjs forureningsbegrænsende udstyr kan ifølge dansk ret betragtes som ulovlig chiptuning, da der kan være tale om en konstruktiv ændring af køretøjet.

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, eller som i dette tilfælde at frakoble tilførslen af Urea (AdBlue) i lastbiler.

Færdselsstyrelsen har kendskab til, at der findes to former for Adblue frakoblinger eller såkaldt "snydesoftware" til lastbiler:

1. Snydesoftware, som frakobler Adblue indsprøjtningssystemet, hvorved NOx-udledningen øges væsentligt. Denne software programmeres i lastbilens originale motorstyring.



2. Montering af en manipulationsenhed, som kan manipulere motorstyringen og Adblue indsprøjtningssystemet, hvorved indsprøjtningen frakobles, og NOx-udledningen øges væsentligt.

Begge snydesystemer har til formål at frakoble Adblue systemet, uden at lastbilens øvrige elektronik opdager det for at opnå en økonomisk besparelse på Adblue-væske.

Fælles for begge typer snydesoftware er, at det er ganske vanskeligt at kontrollere. Dette skyldes dels, at det er vanskeligt at opdage, om køretøjet er chiptunet, dels at der i dag ikke findes en velegnet kontrolmetode til måling af NOx ved syn af køretøjer.

Der er udviklet måleudstyr, der gør det muligt at måle emissioner under det, der kaldes virkelig kørsel. Men denne form for kontrolmåling er vanskelig, meget dyr og tager lang tid. Endvidere kræver denne form for kontrolmåling, at køretøjet tilbageholdes i længere tid i forbindelse med målingen, hvorfor kontrollen ikke er egnet ved syn og vejkontrollen.

Derudover er der ikke harmoniserede EU-regler om ændringer af ibrugtagne køretøjer, hvorfor det er en udfordring at foretage løbende overvågning af markedet.

Færdselsstyrelsen følger udfordringerne med kontrol af chiptuning, og styrelsen er i løbende dialog med relevante rådgivere i forsøget på at finde tekniske og praktiske løsninger for at kunne foretage kontrol af, om der er foretaget chiptuning, herunder specielt om det forureningsbegrænsende udstyr er sat ud af funktion.

Færdselsstyrelsen har i 2015-2016 gennemført en særlig indsats mod ulovlig chiptuning og har indskærpet de gældende regler om chiptuning overfor en række sælgere af chiptuningsudstyr og udbydere af chiptuningsløsninger, der markedsfører via internettet. Styrelsen gennemfører i 2017 endnu en indsats mod virksomheder, der markedsfører og sælger chiptuningsudstyr- og software.

Reglerne for udførelse af chiptuning er blevet ændret i 2016, således at det blandt andet er blevet tydeliggjort, hvad styrelsen kan kræve i forbindelse med tilsynet. Overtrædelse af reglerne kan straffes med bøde.”

Ulovlig chiptuning er et miljøproblem, når det fører til uforholdsmæssig stor forurening fra køretøjerne. I forlængelse heraf kan der peges på, at hovedparten af EU's medlemslande har udfordringer med at overholde luftkvalitetsgrænseværdierne for sundhedsskadelig kvælstofdioxid (NO₂), og det er særligt et problem i byområder med tæt trafik.



Afslutningsvis kan jeg oplyse, at Færdselsstyrelsen har taget kontakt til Miljøstyrelsen for at undersøge, hvad der kan gøres fremadrettet for at finde løsninger på problemstillingen.

Side 3/3

Med venlig hilsen



Ole Birk Olesen