

MINISTEREN

Transport- og Bygningsudvalget
Folketinget

Dato 17. november 2016
J. nr. 2016 - 5315

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport- og Bygningsudvalget har i brev af 26. oktober 2016 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Henning Hyllested (EL).

Spørgsmål nr. 87

Ministerens bedes kommentere artiklen "Specialister rækker ved ministers argument: Vi kan sagtens afsløre NOx-snyd" på ing.dk, bragt den 19. oktober 2016. Ministeren bedes herunder redegøre for dels grundlaget for under samråd afholdt den 11. december 2015 at udtale, at "der findes på nuværende tidspunkt ikke nogen let metode til at afsløre ulovlig chiptuning, der er egnet til anvendelse ved periodisk syn", jf. også ministerens svar på TRU alm. del, spm. 192 (2015-16), og dels grundlaget for, at der på Transport- og Bygningsministeriets hjemmeside under emnet "Fakta om Volkswagen-sagen" står, at "En kontrol ved syn kan ikke afsløre manipulation med motorstyringen".

Svar:

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

"Færdselsstyrelsen har den 27. oktober 2016 svaret Ingeniøren på tilsvarende spørgsmål. Færdselsstyrelsen er både myndighed for reglerne om køretøjers indretning og udstyr samt reglerne om syn af køretøjer. Styrelsen følger løbende de tekniske udfordringer omkring NOx-udledning og chiptuning, og det er vurderingen, at det pt. stadig ikke er muligt at indføre en særlig national kontrolmetode.

EU-reglerne om syn indeholder ikke en kontrolmetode for NOx-udledning, og det anses hverken for reguleringsmæssigt, teknisk eller økonomisk realistisk at indføre en særlig dansk kontrolmetode ved syn.

Et væsentligt forhold vedrørende de målemetoder, der omtales i Ingeniøren, er, at de foretages i et laboratorium eller på værksted med særligt udstyr, som ikke i praksis kan anses for realistisk at anvende i forbindelse med syn. En officiel måling af luftforurening, som Teknologisk Institut omtaler, vil tage mindst et døgn at udføre på korrekt vis, og selv ved en forenklet og tilnærmet måleprocedure vil den tidsmæssigt ikke kunne anvendes i forbindelse med et periodisk syn, da et syn i dag kan foretages på ca. 20 minutter.



I Danmark findes der endnu ikke et akkrediteret prøvningslaboratorium, som kan foretage målinger, der kan danne grundlag for EU-typegodkendelse i henhold til luftforureningsreglerne, herunder også som dokumentation for om en chiptunet bil opfylder gældende regler om luftforurening. Teknologisk Institut kan med ”rimelig nøjagtighed” udføre en måling i henhold til EU-reglerne om luftforurening. Prisen for måling af en bil vil være i omegnen af 10.000 kr. Derfor anses det ikke muligt umiddelbart at indføre en særlig national kontrolmetode. Desuden kan måling af effekt og moment samt måling af NO_x ved konstant hastighed ikke danne grundlag for en afgørelse af, om bilerne opfylder de ganske komplicerede EU-regler om luftforurening. Dermed er målingerne heller ikke anvendelige som grundlag for, at en bil ikke kan godkendes ved syn.

Luftforureningsområdet er et meget kompliceret område, og de tyske og engelske myndigheder har gennemført et meget omfattende måleprogram for at konstatere, om bilfabrikanterne har ”snydt” i forhold til de gældende luftforureningsregler. Dette måleprogram indeholder mange målinger foretaget i et laboratorium på et rullefelt suppleret med målinger ved virkelig kørsel for at afdække, om bilerne opfylder gældende EU-regler. Afprøvning af en enkelt bilmodel kan med denne metode tage op til flere dage at gennemføre.

Færdselsstyrelsen vurderer ikke, at kontrol via bilens egendiagnosesystem (on-board diagnostics, OBD) for nuværende er en mulig løsning. Det skyldes, at den del af egendiagnosesystemet, der eventuelt kan give adgang til at konstatere, om der er foretaget chiptuning, ikke er standardiseret. Desuden vil det kræve mærkespecifikt udstyr, som i praksis vil være meget vanskeligt at håndtere i synsvirksomhederne.

Færdselsstyrelsen har løbende haft dialog med branchen om chiptuning og har i forbindelse med konkrete sager rettet henvendelse til de virksomheder, der markedsfører chiptuningsudstyr. Senest i efteråret 2015 udsendte styrelsen breve til en række virksomheder, som på daværende tidspunkt overtrådte reglerne om markedsføring af chiptuningsudstyr på internettet, for at indskærpe reglerne på området. Konstaterer styrelsen, at disse virksomheder fortsat markedsfører ulovligt chiptuningsudstyr, vil styrelsen politianmelde dette. Færdselsstyrelsen vil derfor fortsat følge markedsføring af chiptuningsudstyr i 2017 og fortsætte dialogen med branchens aktører omkring chiptuning.

Færdselsstyrelsen følger udfordringerne omkring kontrol af chiptuning og 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 vil desuden drøfte eventuelle mulige løsninger med de øvrige EU-landes typegodkendelsesmyndigheder.

Færdselsstyrelsen er ikke bekendt med, at andre EU-lande har indført særlig kontrolmetode ved syn med henblik på at kontrollere chiptuning.”



Jeg kan henholde mig til Færdselsstyrelsens svar.

Side 3/3

Transport- og Bygningsministeriets hjemmeside indeholder en oplysning om, at "En kontrol ved syn kan ikke afsløre manipulation med motorstyringen". Dette relaterer sig til VW-sagen og er en direkte henvisning til den manipulation, som er foretaget af VW-koncernen. Dette understøttes af undersøgelser, som er foretaget af de tyske og engelske myndigheder.

Med venlig hilsen

Hans Chr. Schmidt