



TALEMANUSKRIFT

**Talepapir til brug for samråd den 29. november om snyd med lastbilers NOx-begrænsende udstyr**

Dato  
J. nr. 2018-5400

***Spørgsmål til samråd:***

**R**

Mener ministeren, at sanktionerne skal skærpes, når man anvender snydebokse i lastbiler?

**S**

Vil ministeren tage initiativ til et forbud mod montering af snydebokse i Danmark?

**O**

Hvad vil ministeren på baggrund af sagen om snyd med miljørensesystemer i lastbiler gøre for at mindske luftforureningen med NOx-partikler fra lastbiler? Der henvises til artiklerne på dr.dk den 24. juni 2018 ("Mekanikere indrømmer: Danske lastbiler snyder med miljørensning") og ("Lastbiler fusker med miljørensning: Kom med politiet på razzia").

**P**

Hvad vil ministeren gøre for at forhindre brug af de såkaldte snydebokse, der bevirker, at lastbiler forurener mere, jf. artiklen på dr.dk den 24. juni 2018 (Mekanikere indrømmer: Danske lastbiler snyder med miljørensning)?



## Besvarelse

Side 2/9

Tak for spørgsmålene, som jeg vil besvare samlet.

Jeg vil indledningsvist gerne slå fast, at jeg tager manipulation med køretøjers forureningsbegrænsende udstyr meget alvorligt. Og det kan jeg garantere for, at mine gode ministerkollegaer, der samtidig er indkaldt til samrådet, også gør.

Vi har blandt de tre ressortområder et rigtig godt og vigtigt samarbejde med det formål at komme snyd med køretøjers forureningsbegrænsende udstyr til livs. Regeringen har således allerede taget en række initiativer på denne front.

Hvis vi skal starte med spørgsmål R, så spørges der til, om jeg mener, at sanktionerne skal skærpes, når man anvender snydebokse i lastbiler.



Det kan jeg svare ganske kort på: Nej, det mener jeg ikke, at de skal.

Den lidt længere forklaring herpå er, at det har vi allerede gjort. Måske de to spørger har brug for en genopfriskning omkring dette? Jeg fremsatte i oktober 2017 et forslag til ændring af færdselsloven, der indeholdt retningslinjer for en ganske betydelig skærpelse af bødestrafen for at snyde med køretøjers forureningsbegrænsende udstyr.

Lovforslaget blev vedtaget – også med de to spørgeres stemmer – i november 2017, og lovændringen trådte i kraft den 1. januar i år. Med lovændringen blev bødeniveauet hævet betragteligt.

For så vidt angår lastbiler fra 1.000 kr. til nu 15.000 kr. til virksomheden og 7.500 kr. til føreren i et førstegangstilfælde. Hvis man bliver taget i snyd flere gange kan bøden stige helt op til 115.000 kr. for virksomheden.



Det er således kun ca. 1 år siden, at vi indførte de nye retningslinjer for skærpede sanktioner. Jeg mener i øvrigt, at sanktionerne er passende og fastsat i overensstemmelse med sammenlignelige bødestørrelser på miljøområdet. Det koster således også 15.000 kr. at køre ind i en miljøzone uden det påkrævede partikelfilter.

Jeg mener derfor ikke, at yderligere skærper er påkrævede eller vil have nogen effekt i forhold til det gældende, netop forhøjede, bødeniveau.

For så vidt spørgsmål S om et forbud mod montering af de såkaldte ”snydebokse”, så er ”snydebokse” jo ikke en officiel teknisk betegnelse eller et begreb, der anvendes i lovgivningen. Det, der normalt omtales som en ”snydeboks” er elektronisk udstyr, som installeres på køretøjet. Udstyret manipulerer med motorstyringen, hvorved køretøjets forureningsbegrænsende udstyr sættes ud



af drift. Det betragtes som ulovlig såkaldt ”chiptuning”, som medfører, at køretøjet forurener mere end tilladt.

Et forbud mod en sådan form for chiptuning findes allerede i dag, i det man kalder chiptuningsbekendtgørelsen.

Ifølge reglerne i chiptuningsbekendtgørelsen er der et forbud mod at sælge og markedsføre chiptuningsudstyr. Reglerne indeholder også et forbud mod at installere chiptuningsudstyr.

Der gælder således allerede i dag et forbud mod at montere såkaldte ”snydebokse”. Forbuddet gælder uanset, om det monteres af ejeren selv eller en mekaniker.

For så vidt angår spørgsmål O og P skal jeg indledningsvis bemærke, at brug af de såkaldte snydebokse er en ofte anvendt måde at snyde med lastbilers forureningsbegrænsende udstyr. Det er derfor min opfattelse, at der spørges til



det samme. Jeg vil derfor besvare de to spørgsmål samlet.

Jeg vil gerne her slå fast, at jeg lige fra starten i ministerstolen har arbejdet på at komme problemet med NOx-snyd til livs.

Tilbage i marts 2017 bad jeg og den daværende miljø- og fødevareminister Færdselsstyrelsen og Miljøstyrelsen om at gå i dialog for at undersøge, hvad der kunne gøres fremadrettet for at finde løsninger på problemet.

Der blev nedsat en arbejdsgruppe, som sammen med blandt andre Rigspolitiet har lavet en grundig undersøgelse af NOx-snyd på lastbiler. På baggrund af undersøgelsen har arbejdsgruppen fremlagt en række anbefalinger til tiltag på området.

Den 27. juni i år fremsendte jeg og min ministerkollega arbejdsgruppens notat til Transport-, Bygnings- og Boligudval-



get og Miljø- og Fødevareudvalget, som beskriver forskellige tiltag. Jeg skal gerne her give en opsummering af, hvad disse tiltag er.

På den nationale scene har jeg, som før omtalt, fået vedtaget en ændring af færdselsloven, der indebærer en ganske betydelig forhøjelse af bøderne for manipulation med forureningsbegrænsende udstyr.

NOx-arbejdsgruppen arbejder fortsat på at videreudvikle politiets kontrolmetoder. Det er nemlig helt afgørende i kampen mod snyderiet.

Arbejdsgruppen er kommet et langt stykke i forhold til udviklingen af kontrolmetoder, men vi er ikke i mål endnu. Vi har derfor i regeringens Klima- og Luftudspil prioriteret at intensivere udviklings- og håndhævelsesindsatsen for at gøre det lettere at opdage snyderiet.



Omfanget af de ressourcer, der vil blive afsat, indgår som en del af de samlede finanslovsforhandlinger, der endnu ikke er afsluttede.

Det, vi gerne vil videre med, er at lave yderligere forsøg med det såkaldte *remote sensing*. Det vil Miljø- og Fødevarerministeren fortælle meget mere om under besvarelsen af det spørgsmål, der er stillet til ham.

Jeg er dog fuldt bevidst om, at nationale tiltag ikke kan stå alene. Derfor er der også behov for en international indsats.

Sammen med miljø- og fødevarerministeren har jeg derfor rettet formel henvendelse til henholdsvis EU's transportkommissær, EU's miljøkommissær og EU's kommissær for industri og indre marked. Vi gør her opmærksom på problemet og foreslår en række tiltag, som vi mener, at Kommissionen skal sætte i værk for at bekæmpe NOx-snyd.





Vi har bl.a. opfordret Kommissionen til at støtte udviklingen af håndhævelsesmetoder og håndhævelsesudstyr, som kan anvendes ved synsinspektion af NOx-udledning.

Herudover har vi opfordret Kommissionen til hurtigt at revidere EU's synsdirektiv, så der bliver strengere regler i forhold til at kontrollere, om køretøjet lever op til de gældende miljøkrav.

Vi venter i øjeblikket på svar fra Kommissionen. Da snydeudstyret modvirker de positive tiltag, som EU har taget på miljø- og klimaområdet, forventer vi, at Kommissionen ser lige så alvorligt på sagen, som vi gør.

Tak for ordet.