



MINISTEREN

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget
Folketinget

Dato 21. december 2018
J. nr. 2018 - 6494

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget har i brev af 30. november 2018 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra ikke-medlem af udvalget (MFU) Christian Poll (ALT).

Spørgsmål nr. 179:

Vil ministeren tage initiativer til andre virkemidler end skærpede bødestrafte for at mindske snyd med miljørensesystemer i lastbiler, f.eks. karantæne for køretøj, ejer eller chauffør eller målrettede opfølgende kontroller, når lastbiler først er taget med snydebokse, herunder om ministeren vil arbejde for karantæneløsninger i EU?

Svar:

Jeg skal indledningsvis bemærke, at jeg set i lyset af de drøftelser, der foregik på samrådet i Transport-, Bygnings- og Boligudvalget den 29. november 2018, har forstået spørgsmålet således, at der med karantæne menes midlertidig eller permanent tilbagekaldelse af godkørselstilladelser.

Jeg kan i den anledning oplyse, at de danske godkørselstilladelser reguleres i godkørselsloven. Godkørselsloven henviser til og supplerer EU's forordning 2017/2009 om fælles regler for adgang for adgang til markedet for international godkørsel. Godkørselsloven regulerer kun danske godkørselstilladelser, mens forordningen fastsætter reglerne for vognmænd i EU-medlemslandene.

Reglerne om tilbagekaldelse af godkørselstilladelser findes i godkørselslovens § 12. Det følger af § 12, stk. 1, nr. 1, litra c), at en godkørselstilladelse kan tilbagekaldes, hvis indehaveren groft eller gentagne gange har overtrådt bestemmelser i færdselslovgivningen om hastighed, kørsel uden kørekort, køretøjers indretning, udstyr og tilbehør, anbringelse af gods, transport af farligt gods, køretøjers største tilladte totalvægt samt køre- og hviletid, og indehaveren derved anses for ikke længere at kunne udøve virksomheden på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen.



Manipulation med køretøjers forureningsbegrænsende udstyr udgør en overtrædelse af færdselslovens bestemmelser om køretøjers indretning, udstyr og tilbehør. Det fremgår imidlertid af bestemmelsens forarbejder, at den tager sigte på at varetage hensynet til færdselssikkerheden. Bestemmelsen er navnlig relevant i tilfælde af, at der er manipuleret med køretøjets hastighedsbegrænsere. Uanset alvoren af NOx-snyd udgør dette dog ikke en risiko for færdselssikkerheden.

De gældende regler giver derfor næppe mulighed for at tilbagekalde en godskørselstilladelse alene på grund af manipulation med køretøjers forureningsbegrænsende udstyr. Dog kan sådanne overtrædelser indgå som en del af en samlet vurdering af, om en godskørselstilladelse skal tilbagekaldes. Tilsvarende gør sig gældende med hensyn til mulighederne for at undergive en virksomhed et skærpet tilsyn eller tildeling af advarsler.

For så vidt angår tilladelse til at udføre godskørsel i EU, udstedes disse tilladelser af de nationale myndigheder i medfør af ovenstående forordning. Danske myndigheder har ikke hjemmel til at tilbagekalde en tilladelse udstedt af myndighederne i en anden medlemsstat til en udenlandsk vognmand.

Som det fremgik af samrådet i Transport-, Bygnings- og Boligudvalget den 29. november 2018, er den væsentligste udfordring i øjeblikket, at det er vanskeligt overhovedet at opdage NOx-snyd. Det skyldes, at de anvendte snydemetoder kan være højt avancerede og eksempelvis være foretaget via softwareændringer i køretøjets motorstyring. Der efterlades dermed ingen synlige spor af, at der er manipuleret med det forureningsbegrænsende udstyr i køretøjerne.

Så længe, der ikke findes mere effektive kontrol- og håndhævelsesmetoder, mener jeg ikke, at det giver mening at iværksætte initiativer med henblik på yderligere sanktionsmuligheder, herunder en eventuel skærpelse af godkørselslovens bestemmelser om muligheden for at tilbagekalde godkørselstilladelser. NOx-snyd skal jo kunne opdages, før det kan sanktioneres.

I øvrigt skal man være opmærksom på, at de danske regler i godkørselsloven om tilbagekaldelse af godskørselstilladelse, ikke giver Danmark mulighed for at tilbagekalde godkørselstilladelser, der er udstedt af udenlandske myndigheder til udenlandske vognmænd. En skærpelse af reglerne i godkørselsloven vil således ikke ramme udenlandske chauffører og vognmænd.

På nuværende tidspunkt mener jeg derfor, at fokus skal være på at udvikle bedre kontrol- og håndhævelsesmetoder med henblik på at sikre en effektiv håndhævelse af de gældende regler på området.



Dette arbejde er allerede godt i gang med den eksisterende NOx-arbejdsgruppe, bestående af Rigspolitiet, Miljøstyrelsen og Færdselsstyrelsen, som jeg også redegjorde for under samrådet i Transport-, Bygnings- og Boligudvalget den 29. november 2018.

Det er ligeledes i regeringens Klima- og Luftudspil prioriteret at intensivere håndhævelsesindsatsen samtidig med, at der er blevet afsat ressourcer på finansloven til at øge indsatsen overfor NOx-snyd i 2019 og 2020. Som led i denne indsats skal der særligt laves yderligere forsøg med det såkaldte remote sensing, der er en screeningsmetode for luftforurenende stoffer i køretøjers udledning.

Endvidere har jeg sammen med miljø- og fødevareministeren rettet henvendelse til Europa-Kommissionen for at opfordre til, at der tages initiativer på europæisk plan til bekæmpelse af NOx-snyd, så vi på den måde kan adressere den grænseoverskridende del af problemet.

Disse initiativer mener jeg er de rigtige og mest virkningsfulde at tage på nuværende tidspunkt.

Med venlig hilsen



Ole Birk Olesen