

Bemærkninger til forslaget

Indledning

Førmålet med beslutningsforslaget er primært at begrænse kørsel med voldsomme accelerationer og høj hastighed, hvilket forvolder mange ulykker med betydelige skader til følge, at øge færdselssikkerheden og at fremme en mere hensynsfuld adfærd i trafikken.

Med chiptuning af biler påvirkes motorens computer til at tilføre ekstra brændstof under accelerationen. Det giver op til 30 pct. flere hestekræfter og øger derved mulighederne for uforvarlig kørsel til fare for trafikikkerheden.

Herudover udgør ulovlig chiptuning en betydelig miljøbelastning. De miljømæssige aspekter er der redegjort for i en undersøgelse, som Teknologisk Institut har gennemført for Miljøstyrelsen, af omfanget af chiptuning i Danmark og af de miljømæssige effekter (Miljøprojekt 888, 2004), jf. nedenfor. Det skønnes, at chiptuning på dieseldrevne køretøjer i dag har ført til en 40 pct.s-forøgelse af partikelforureningen.

Chiptuning

Tuning af biler bliver mere og mere udbredt og er blevet lettere at udføre. Den mest udbredte form for tuning er elektronisk tuning (chiptuning). Chiptuning udføres især på dieseldrevne biler.

Chiptuning består typisk i, at der sættes en elektronisk anordning ind i dieselmotoren, som snyder styreboksen, så mængden af brændstof forøges. Ved chiptuning af en motor ændres bilproducenternes kalibrering af motor og motorstyring, som er et kompromis mellem motorydelse, brændstofforbrug, støj, holdbarhed og emissioner. Ved tuning opnås højere motorydelse typisk på bekostning af emission og holdbarhed.

Bilejerne tuner primært deres køretøjer for at udnytte den forøgede motorkraft på op til 20-30 pct. i hestekræfter til kraftigere accelerationer og højere hastighed. Det indebærer udover en fare for færdselssikkerheden en betydelig forøget emission af især partikler.

Resultater af forsøg med chiptunede biler under fuld belastning viser, at partikelemissionen øges be-

tragteligt, i nogle tilfælde med stigninger på flere hundrede procent. Partikelemissionen er særlig sundhedsskadelig, og de miljømæssige problemer med chiptunede biler er derfor ganske betydelige.

Herudover reducerer chiptuning motorernes levetid, og bilimportører kan annullere garantiforpligtelser, hvis de opdager, at en bil er tunet.

Der findes et stort udbud af chiptuningsudstyr i Danmark. Chiptuning af dieselmotorer er et hurtigt, let og effektivt indgreb. Indgrebet kræver begrænset faglig indsigt at udføre. Teknologisk Institut har anslået, at hver anden nyere dieselbil chiptunes. FDM har tidligere anslået, at det drejer sig om hver tredje.

Selv om chiptuning er meget udbredt, er det svært i forbindelse med vejsyn og periodisk syn at afsløre et tunet køretøj. Ved periodisk syn måles ikke effekt. Der er endvidere ikke mulighed for at afprøve bilerne ved fuld belastning, hvor chiptuning primært har sin virkning.

Hvis der er foretaget konstruktive ændringer af motoren, herunder chiptuning, skal bilen overholde de emissionsgrænser, der var gældende, da bilen blev registreret første gang.

Ejeren af en bil med ændret motorstyring, herunder chiptuning, er forpligtet til at fremstille bilen til syn. Bilen må ikke forurene og støje mere, end det var tilladt ved bilens første registreringsdato. Det skal dokumenteres, at bilen efter ændringerne fortsat overholder emissionsgrænseværdierne. Bilen skal også kunne holde til effektforøgelsen (sikkerhed). Effektforøgelse anses for at være sikkerhedsmæssigt forsvarlig, såfremt der kun sker op til 20 pct.s forøgelse af effekten. Hvis der sker større effektforøgelse, kræves dokumentation for bilens egnethed herfor. Ved effektforøgelse over 20 pct. skal det tillige dokumenteres, at bilen ikke støjer mere end tilladt.

Bilen skal synes og godkendes med ændringerne. Det vil efterfølgende fremgå af registreringsattesten, at der er foretaget konstruktive ændringer.

Selv om biler skal synes efter enhver chiptuning, før de er lovlige, er der i praksis næsten ingen, der får