

NOTAT



Miljøministeriet
Miljøstyrelsen

Miljøteknologi

Den 9. december 2011

GRUNDNOTAT TIL FOLKETINGETS MILJØUDVALG OG FOLKETINGETS EUROPAUDVALG

Forslag til Kommissionsforordning vedrørende ændring af Europa parlaments og Rådets direktiv 715/2007 og Kommissionsforordning 692/2008 om emissioner fra person- og varebiler (Euro 6).

Resumé

Kommissionen har foreslået, at fastsætte en grænseværdi for partikelantal for den type af benzinbiler, der anvender direkte indsprøjtning samt tærskelværdier for kontrolmålinger af udledning fra biler i brug, kaldet OBD (On Bord Diagnostic).

Jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning 715/2007/EF, der fastsætter Euronorm 5 og 6 for person- og varebiler, er Kommissionen pålagt at fastsætte grænseværdier for partikelantal fra person- og varebiler. I kommissionsforordning 692/2008/EU blev partikelantalsgrænseværdi for dieselmotorer fastlagt. Med nærværende forslag fastsættes samme grænseværdi for benzinbiler med direkte indsprøjtning, idet der forinden vedtagelse af denne grænseværdi har skullet etableres en passende målemetode.

Det vurderes, at forslaget har en positiv indflydelse på beskyttelsesniveauet både i EU og i Danmark.

1. Status

Forslag til kommissionsforordning "No .../..of XX amending Regulation (EC) No 715/2007 of the European Parliament and of the Council and Regulation (EC) No 692/2008 as regards emissions from light passenger and commercial vehicles (Euro 6)" er fremlagt 2. december 2011.

Forslaget har hjemmel i artikel 5(3) forordning 2007/715/EF om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6), om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer.

Herudover har forslaget hjemmel i artikel 39(2) direktiv 2007/46/EF om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer.

Forslaget forventes fremsat til afstemning 19. december 2011 i den tekniske komite for motorkøretøjer. Ved kvalificeret flertal for forslaget i komitéen udsteder Kommissionen forordningen efter, at Parlamentet har gennemført en legalitetskontrol af forslaget.

2. Formål og indhold

Euro 5- og Euro 6-normerne har til formål at nedbringe emissioner af partikler og ozonprækursorer som f.eks. nitrogenoxid og carbonhydrider.

OBD-systemer er vigtige for emissionsbegrænsningen, når køretøjet er i brug. Kommissionen er blevet pålagt løbende at revidere kravene til sådanne systemer og tolerancetærskler for fejlovervågning.

I kommissionsforordning 692/2008/EU fastlægges partikelantalsgrænseværdi for dieslbiler. En lignende grænseværdi for benzinbiler har afventet passende målemetode. Med nærværende forslag fastsættes samme grænseværdi for benzinbiler med direkte indsprøjtning, idet der nu er etableret en passende målemetode.

Kommissionen har undersøgt partikeludledningen fra benzinbiler. Der er for nogle benzinbiler fundet høje udledninger af partikler og de undersøgte benzinbiler med direkte indsprøjtning overskrider i et overvejende antal tilfælde grænseværdien for dieslbiler. Der er intet, der tyder på, at toksiteten af partikler fra benzinbiler er mindre end for dieslbiler, hvilket er baggrunden for, at der i forslaget fastsættes en enslydende grænseværdi for partikelantal for benzinbiler med direkte indsprøjtning som for dieslbiler.

Kommissionen har vurderet, at benzin-partikel-filtre (GPF), en effektiv efterbehandling teknologi til reduktion af partikeludledning, forventes at være til rådighed for integration i nogle Euro 6-biler til en rimelig pris, når grænseværdien træder i kraft. Desuden forekommer det sandsynligt, at der inden for en tidsramme på tre år efter Euro 6 træder i kraft, vil være teknologi til rådighed som kan integreres med motoren på betydeligt lavere omkostninger.

Det er baggrunden for, at Kommissionen fremsætter forslag med følgende hovedelementer:

- Foreløbige Euro 6 tærskelværdier for OBD
- Endelige Euro 6 tærskelværdier for OBD
- Grænseværdi for partikelantal for benzinbiler med direkte indsprøjtning

Euro 6 bliver obligatorisk i 2015 for personbiler og 2016 for varebiler. I forslaget fastsættes en partikelantalsgrænseværdi på $6,0 \times 10^{11}/\text{km}$, men der åbnes op for, at bilfabrikanter i en periode på op til 3 år efter ikrafttrædelsestidspunktet kan anmode om en partikelantalsgrænseværdi på $6,0 \times 10^{12}/\text{km}$ dvs. en udledning der er 10 gange større.

Tærskelværdierne for OBD skærpes fra Euro 5 til Euro 6. Partikelkravet for Euro 5 er 50mg/km. Dette reduceres til 12 mg/km med Euro 6. NOx kravene skærpes fra i omegnen 540 mg/km til 140 mg/km afhængigt af køretøjstype og motorteknologi.

Der har været overvejelser om, hvorvidt der kan fastsættes krav om partikelantals kontrolmålinger, der har ført til, at Kommissionen skal revidere de fastsatte OBD tærskelværdier inden 1. september 2014.

3. Nærhedsprincippet

Kommissionen har ikke redegjort for nærhedsprincippet. Der er tale om gennemførelsesforanstaltninger af en allerede vedtaget rådsretsakt, hvorfor regeringen vurderer, at forslagene er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

4. Konsekvenser for Danmark

Lovgivningsmæssige konsekvenser:

Hvis forslagene bliver vedtaget, vil kravene være direkte bindende, da det er en forordning.

Økonomiske og administrative konsekvenser:

Forslaget vil ikke have direkte økonomiske konsekvenser for erhvervsliv og borgere.

Forslaget vurderes ikke at medføre administrative konsekvenser for Miljøstyrelsen.

Der forventes ingen økonomiske eller administrative konsekvenser for staten og ingen for regioner og kommuner.

Beskyttelsesniveau:

Beskyttelsesniveauet vurderes at blive påvirket positivt, da der er tale om reduktion af nye person- og varebilers udledning af luftforurening.

5. Høring

Rammenotat har været udsendt i høring den 08.12.12 i EU miljøspecialudvalget. Det har givet anledning til følgende bemærkninger:

Departementet for Indenrigsanliggender, Natur og Miljø under Grønlands Selvstyre støtter forslaget til forordning, og lægger ligesom Danmark vægt på, at de foreslåede grænseværdier, tærskelværdier og ikrafttrædelsestidspunkter ikke forringes.

Økologisk Råd mener, at Danmark bør kræve, at den foreslåede grænseværdi for partikler skal træde i kraft fra 2015 uden mulighed for i en 3 årlig periode at anvende en højere grænseværdi.

6. Forhandlingssituation

Forslaget er drøftet ved flere lejligheder i komiteen, senest den 21. november 2011. Flere medlemslande har haft indvendinger. En gruppe lande ønsker, at reglerne lempes yderligere, hvorimod et andet land arbejder for, at forslaget skærpes særligt i forhold til ikrafttrædelsestidspunkt.

Danmark har arbejdet for, at skærpe tærskelværdierne til OBD med henblik på at sikre bedst mulig kontrol af effektiviteten af det emissionsbegrænsende efterbehandlingsudstyr i brug og støttet, at der indføres partikelantalsgrænseværdier for benzinbiler.

Forslaget forventes vedtaget med kvalificeret flertal.

7. Dansk holdning

Danmark kan støtte forslaget om at der fastsættes grænseværdi for partikelantal for benzinbiler med direkte indsprøjtning i det Danmark lægger vægt på, at muligheden for i 3 år efter ikrafttrædelse at anvende en højere grænseværdi udgår.

Danmark vil ligeledes støtte at Kommissionen fortsætter vurdering af muligheden for OBD for partikelantal, således at nye biler udstyres med sodsensorer.

På miljøside vurderer Danmark, at de nærværende gennemførelsesforanstaltninger forbedrer beskyttelse af miljø- og sundhed.