

NOTAT



Miljøministeriet  
Miljøstyrelsen

Miljøteknologi  
J.nr. mst-5200-00056  
Ref. Kaasm/CLF  
Den 16. januar 2015

**Rammenotat til Folketingets Europaudvalg og Miljøudvalg vedr. Kommissionens forslag til Kommissionsforordning vedr. testprocedure der skal afspejle emissioner af luftforurening ved virkelige kørselsforhold (RDE – real driving emission)**

**KOM(201x)xxx (foreløbig udgave)**

**1. Resume**

*Kommissionen har udarbejdet et forslag til en ny supplerende test, der skal måle udledning af luftforurening fra biler ved virkelig kørsel. Formålet er at sikre, at nye biler ved virkelig kørsel har et emissionsniveau, der afspejler de grænseværdier for luftemission, der er fastsat for typegodkendelse (real driving emissions). Test har vist, at udledningen af NOx fra nye dieslbiler ved virkelig kørsel er 7 gange højere i gennemsnit end den værdi, der tillades ved typegodkendelse af køretøjer.*

*Kommissionen lægger op til at der skal stemmes om forslaget den 26. januar 2015 i Komiteen for Motorkøretøjer.*

*Forslaget vurderes at have positiv indvirkning på beskyttelsesniveauet. Trafikken er den største kilde til NOx i byerne og det er særligt ved bykørsel dieslbiler har høj udledning af forureningen.*

*Regeringen finder, at denne testmetode skal implementeres hurtigst muligt, således at nye biler fremover vil overholde den fastsatte grænseværdi. Regeringen agter derfor at stemme for forslaget.*

**2. Baggrund**

Forslaget, som forventes fremlagt af Kommissionen januar 2015, har hjemmel i Europa Parlamentet og Rådets forordning nr. 2007/715/EF og 2008/692/EU om emissioner fra lette køretøjer (Euro 6) og medfører desuden ændring af Europa Parlamentet og Rådets rammedirektiv 2007/46/EF.

Forslaget forventes at komme til afstemning den 26. januar 2015 i Komiteen for Motorkøretøjer efter forskriftsproceduren med kontrol efter artikel 5 stk. 3, jf. art 15, stk. 3 i forordning 2007/715/EF.

Komiteén træffer afgørelse efter forskriftsproceduren med kontrol i henhold til forordning nr. 2011/182 artikel 12 jf. forordning 2006/512. Hvis der i komitéen er kvalificeret flertal for forslaget, udsteder Kommissionen direktivet/forordningen efter at Europa-Parlamentet har gennemført en legalitetskontrol af forslaget. Opnås der ikke kvalificeret flertal i komitéen, forelægger Kommissionen sagen for Rådet, og underretter samtidig Europa-Parlamentet. Hvis der i Rådet er kvalificeret flertal imod forslaget, skal Kommissionen behandle sagen på ny.

Vedtager Rådet forslaget med kvalificeret flertal, eller udtaler Rådet sig ikke inden en frist på højst to måneder, kan Kommissionen udstede direktivet/forordningen efter at Europa-Parlamentet har gennemført en legalitetskontrol af forslaget.

### **3. Formål og indhold**

Kommissionen har udarbejdet et foreløbigt forslag til en ny supplerende test, der skal måle udledning af luftforurening fra biler under mere realistiske testforhold end den nuværende test. Formålet er at sikre, at nye biler ved virkelig kørsel har et emissionsniveau, der afspejler de grænseværdier for luftemission, der er fastsat for typegodkendelse (real driving emissions).

Kommissionen foreslår, at testen skal være et supplement til den nuværende testcyklus, der allerede er defineret og udføres i et laboratorium. Den nye test vil bygge på emissionsmålinger ved faktisk kørsel. Der vil blive monteret måleudstyr i bilen og foretages målinger fra udstødningsrøret direkte under kørslen (PEMS, Portable Emission Monitoring System). Den rute, bilen skal igennem, skal dække bykørsel, landevejskørsel og motorvejskørsel og skal desuden dække en række forhold omkring krav til et temperaturspænd, højde over havet, hastighed, vægt/last, mv.

Der defineres en motorfamilie af hensyn til at lette byrden for industrien, hvilket betyder, at ikke alle nye biler skal have gennemført testen, men at sammenlignelige biltyper, der anvender samme motor, kan grupperes i familier. Dette anvendes også i forbindelse med eksisterende typegodkendelsestest. Endvidere etableres et ”normaliserings-værktøj” til vægtning af testdata således, at testen i videre udstrækning bliver reproducerbar og kan eftervises i virkelig kørsel.

Det foreslås, at testproceduren for virkelig kørsel gældende for nye biler, euronorm 6, vil blive introduceret i tre faser, hvor nærværende forslag dækker første fase:

Fase 1 definerer den nye test og pålægger alle nye person- og varebiler, der ønsker en typegodkendelse med henblik på markedsføring i EU, at gennemføre testen med henblik på at indsamle data.

I fase 2 knyttes der en grænseværdi til testen (NTE – not to exceed) med henblik på en egentlig godkendelsesfunktion. Testen bliver på sigt obligatorisk for alle nye biler, der markedsføres i EU. Det forventes at ske omkring 2017/18 for nye biltyper og 2018/19 for alle biler.

Fase 3 udgør forslag til fastsættelse af partikelantal i den supplerende test af udledning ved virkelig kørsel.

### **4. Europa-Parlamentets udtalelser**

Europa-Parlamentet har ikke udtalt sig om forslaget. Europa-Parlamentet høres forud for den endelige vedtagelse, om Kommissionen har overskredet sine beføjelser i forbindelse med forslaget; om udkastet ikke er foreneligt med basisretsaktens formål eller indhold; eller om det ikke overholder nærhedsprincippet eller proportionalitetsprincippet.

### **5. Nærhedsprincippet**

Forslaget er en ændring til eksisterende EU-lovgivning, der regulerer det indre marked med hensyn til godkendelse af motorer til vejgående køretøjer. Da formålet vedrører realiseringen af det indre marked, og idet forslaget vedrører en indsats overfor grænseoverskridende luftforurening finder Regeringen, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet

### **6. Gældende dansk ret**

Detailforskrifter for køretøjer indeholder henvisning til Europa Parlamentet og Rådets forordning nr. 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, samt seneste ændringer. Forordningen har direkte retsvirkning.

Kommissionens forordning 2008/692/EF, om gennemførelse og ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer, implementerer forordning 2007/715/EF. Nærværende forslag er en ændring af Kommissionsforordningen som har direkte retsvirkning for Danmark.

Forslaget indebærer ligeledes ændring af bilag 8 og 9 af 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. Kommissionen kan efter rammedirektivets artikel 39 stk. 8 ændre direktivets bilag ved forordning med direkte retsvirkning.

### **7. Konsekvenser**

#### *Gældende dansk ret og forslagets lovgivningsmæssige konsekvenser:*

Forslaget fremsættes som en kommissionsforordning med direkte retsvirkning.

Forslaget har hjemmel i Europa Parlamentet og Rådets forordning nr. 2007/715/EF og 2008/692/EF om emissioner fra lette køretøjer (Euro 6). Der vil ligeledes blive foretaget ændringer i direktiv 2007/46/EF om typegodkendelse af biler.

### Forslagets økonomiske og erhvervsadministrative konsekvenser:

Der blev foretaget en dansk konsekvensvurdering i forbindelse med forhandlingen af Euro 5/6 i 2006. Da nærværende forslag kun omhandler at sikre, at de vedtagne regler skal fungere i praksis, vil der ikke være yderligere konsekvenser for Danmark.

### Statsfinansielle konsekvenser.:

Med forslaget fra 2007 for Euro 5 og Euro 6 blev det vurderet, at staten kunne få en forventet nettoindtægt på 214 mio. kr. pr. år for Euro 5 og yderligere 90 mio. kr. pr. år for Euro 6. Nærværende forslag omhandler omkostninger, som allerede er vedtaget, og der vil derfor ikke være yderligere konsekvenser.

### Erhvervsadministrative konsekvenser.

Det vurderes, at forslaget ikke medfører væsentlige erhvervsadministrative konsekvenser, idet der ikke er bilproducenter eller akkrediterede institutioner, der kan foretage afprøvning af luftemissionskravene under nærværende forordning i Danmark.

### Samfundsøkonomiske konsekvenser:

Nærværende forslag sikrer implementering af de gældende krav, så der er ikke yderligere samfundsøkonomiske konsekvenser.

### Beskyttelsesniveau:

Forslaget vurderes at ville hæve beskyttelsesniveauet. Udledningen af forurening fra biler ved virkelig kørsel har vist sig at være 7 gange højere ved virkelig kørsel end den værdi, der tillades ved typegodkendelsen, og i den henseende vil forslaget sikre, at det beskyttelsesniveau, der blev besluttet i 2007 af Europa-Parlamentet og Rådet rent faktisk indføres.

## **8. Høring**

Forslaget har været i høring i Miljøspecialudvalg fra 14. til 16. januar 2015. Der er ikke kommet substantielle bemærkninger i den forbindelse.

## **9. Generelle forventninger til andre landes holdninger**

Forslaget har været drøftet i Komiteen for Motorkøretøjer 15. oktober 2014, 24. november 2014 og 18. december 2014.

Der er generelt tilslutning til at vedtage en procedure (fase 1), der sikre at person- og varebilerne leverer på de politisk fastsatte grænseværdier også ved virkelig kørsel. Flere lande er kritiske overfor ikrafttrædelsestidspunkterne, særligt for fase 2, da det anses at være en stor byrde med en relativ kort indfasningsperiode for industrien. Det kan ikke afvises, at et antal lande vil stille et alternativt forslag om at opdele fase 2 i en periode med en mindre

restriktiv NTE værdi og med et senere ikrafttrædelsestidspunkt en NTE værdi, som er mere restriktiv. Formålet er at tilgodese industriens behov for at kunne indrette sig på reglerne.

#### **10. Regeringens generelle holdning**

Regeringen hilser Kommissionens forslag velkomment. Bilerne er i bymiljøer en stor kilde til luftforurening og Danmark overskrider EU's grænseværdi for NO<sub>2</sub>, og det er derfor særlig vigtigt at få nedbragt forureningen af hensyn til luftkvaliteten.

Regeringen er enig i relevansen af at få etableret en testmetode, der sikrer, at bilerne ved virkelig kørsel har en udledning, der afspejler den grænseværdi, der er fastsat af Europaparlamentet og Rådet, også ved virkelig kørsel. Regeringen finder, at den nye testmetode skal implementeres hurtigst muligt, da de dieslbiler, der markedsføres i dag, har en udledning af NO<sub>x</sub>, der er 7 gange højere end den værdi, der tillades ved typegodkendelse.

#### **12. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg**

Sagen forelægges Folketinget til orientering.