



Folketingets Miljø- og Fødevareudvalg

Den 12. december 2016
Sagsnummer: 2016-221

./.

Vedlagt fremsendes til udvalgets orientering notat til Folketingets Europaudvalg om ændring af Kommissionsforordning xx/2017/EU og Europa-Parlamentets og Rådets rammedirektiv nr. 46/2007/EF vedrørende test af emissioner ved faktisk kørsel for så vidt angår lette køretøjer (Euro 6) (komitesag).

Forslaget forventes sat til afstemning i Den tekniske Komité for motorkøretøjer den 20. december 2016.

Forslaget vurderes at have en mindre positiv indvirkning på beskyttelsesniveauet.

Regeringen kan støtte forslaget.

Med venlig hilsen

Henrik Hedeman Olsen



Den 8. december 2016
MFVM 197

NOTAT TIL FOLKETINGETS EUROPAUDVALG

KOM-dokument foreligger i foreløbig udgave.

om ændring af Kommissionsforordning xx/2017/EU og Europa-Parlamentets og Rådets rammedirektiv nr. 46/2007/EF vedrørende test af emissioner ved faktisk kørsel for så vidt angår lette køretøjer (Euro 6) (komitesag)

KOM-dokument foreligger i foreløbig udgave.

Resumé

Kommissionen har fremsat forslag om at supplere den eksisterende testprocedure for emissioner ved faktisk kørsel for lette køretøjer med yderligere krav. De overordnede elementer udgøres af en overensstemmelsesfaktor for partikelantal, undtagelser for små og ultra små fabrikanter samt at omfatte koldstart i testen, hybridkøretøjer og regenerering af partikelfilter.

Forslaget vurderes at have en mindre positiv indvirkning på beskyttelsesniveauet samt at være uden nævneværdige økonomiske konsekvenser.

Forslaget forventes sat til afstemning i Den tekniske Komité for motorkøretøjer den 20. december 2016. Regeringen kan støtte forslaget.

Baggrund

Baggrunden for forslaget er at imødekomme behovet for yderligere krav til lette køretøjer, når de testes ved faktisk kørsel (Tredje Real Driving Emissions Pakke - RDE).

Forslaget er fremsat med hjemmel i artikel 14(3) i Europa-Parlamentets og Rådets forordning 715/2007/EF om typegodkendelse af lette køretøjer med hensyn til emissioner (Euro 5/6) samt artikel 39(2) i Europa-Parlamentets og Rådets rammedirektiv 46/2007/EF.

Forslaget behandles i en forskriftsprocedure med kontrol i Den tekniske Komité for motorkøretøjer. Hvis der er kvalificeret flertal for forslaget, forelægger Kommissionen forslaget for Rådet og Europa-Parlamentet med henblik på legalitetskontrol, der udtaler sig med henholdsvis kvalificeret og absolut flertal inden for 3 måneder. Kommissionen vedtager forslaget, såfremt Rådet og Europa-Parlamentet tilslutter sig forslaget eller ikke har udtalt sig inden for tidsfristen. Opnås der ikke kvalificeret flertal i Den tekniske Komité for motorkøretøjer, forelægger Kommissionen sagen for Rådet og Europa-Parlamentet, der udtaler sig med henholdsvis kvalificeret og absolut flertal inden for 2 måneder. Kommissionen vedtager forslaget, såfremt Rådet og Europa-Parlamentet tilslutter sig forslaget eller ikke har udtalt sig inden for tidsfristen.

Forslaget foreligger i en foreløbig udgave, der har været clearret internt i Kommissionen og som efter de nye EU-regler for "smart regulation" sendes i 4 ugers offentlig høring på Kommissionens "smart regulation" høringsportal.

Kommissionen ventes tidligst at fremsætte det endelige forslag den 12. december 2016, som forventes sat til afstemning den 20. december 2016.

Formål og indhold

Formålet med forslaget er at supplere den eksisterende testprocedure ved faktisk kørsel med yderligere krav. De overordnede elementer består af en overensstemmelsesfaktor for partikelantal, undtagelser for små og ultra små fabrikker samt at omfatte koldstart, hybridkøretøjer og regenerering af partikelfilter.

Med forslaget følger endvidere en yderligere forpligtigelse og mulighed for fabrikkerne til at stille testresultater til rådighed i en såkaldt "udvidet informationspakke".

Derudover indgår der i forslaget en række tilpasninger til øvrige reguleringer samt rettelser af fejl og mindre tilføjelser.

Ultra små og små fabrikker

Forslaget indebærer en undtagelse fra RDE-testreglerne for ultra små fabrikker med et årligt salg på under 1.000 biler i EU. Små fabrikker med et årligt salg på under 10.000 biler i EU, kan med forslaget forvente en udskudt ikrafttrædelse af reglerne, således at små fabrikker i første fase af RDE-reglerne skal indberette deres testresultater, men først ved fase to skal leve op til RDE-testprøvningen. De to faser er fastsat ved overensstemmelsesfaktoren for NO_x, hvilket betyder, at overensstemmelsesfaktoren skærpes gradvist. Der er ikke lagt op til at indføre overensstemmelsesfaktoren for partikelantal i to faser.

Overensstemmelsesfaktor for partikelantal

Kommissionen lægger med forslaget op til at supplere de nuværende regler med en overensstemmelsesfaktor for partikelantal på samme måde, som der sidste år blev vedtaget en overensstemmelsesfaktor for kvælstofdioxid (NO_x). Overensstemmelsesfaktoren skal gælde test ved faktisk kørsel og er et udtryk for den usikkerhed, der er ved målinger og måleapparater, som anvendes ved faktisk kørsel. I en nærmere undersøgelse af usikkerheder ved transportable partikelantalsmålere fastslår Kommissionen, at usikkerheden er omkring ±50 %. På den baggrund foreslår Kommissionen, at fastsætte en overensstemmelsesfaktor for partikelantal, der ikke må overskrides på 1 plus usikkerhedsmargin på 0,5 for partikelantal.

Kommissionen foreslår endvidere en lignende revisionsklausul, som den der blev vedtaget for overensstemmelsesfaktoren for NO_x. Således indebærer forslaget, at Kommissionen årligt skal vurdere et passende niveau for overensstemmelsesfaktorerne i lyset af tekniske fremskridt af det transportable måleudstyr.

Den nye overensstemmelsesfaktor for partikelantal foreslås at træde i kraft den 1. september 2017 for nye typer af køretøjer (nye bilmodeller) og den 1. september 2019 og 2020 for alle nye køretøjer, henholdsvis personbiler og varebiler.

Koldstart

Med forslaget følger, at de første fem minutter af RDE-testen, der hidtil har været undtaget fra testen, nu indgår i testen – den såkaldte koldstart. Det foreslås, at den første del af testen medtages uden yderligere beregningsfaktorer, men blot medtælles på lige fod som de øvrige normale testdata, hvor testen starter med bykørselsdelen efterfulgt af landevej og motorvejskørsel. Som supplement til koldstarttesten foreslår Kommissionen, at medtage en såkaldt "hot start" test for at undgå særlige kalibreringer af motorerne.

Hybridkøretøjer

Kommissionen foreslår, at hybridkøretøjer omfattes af RDE-kravene, og det ligger som et hovedelement i forslaget, at testmetoden for hybridkøretøjer skal udvikles yderligere. Bl.a. er der ikke endeligt fundet en løsning på, hvornår og hvor meget hybridbilen skal være opladet og køre på batteriet for, at det er en repræsentativ testtur. I forslaget omfattes hybridkøretøjer af de generelle RDE, men skal som minimum anvende forbrændingsmotoren ved en distance på 12 km. i bykørselstesten, som typisk skal udgøre 34 km. Herudover skal hybridkøretøjet for at bestå en RDE-test overholde kravene til kørselsdynamik og proceduren for bestemmelse af den kumulerede højdeforskel.

Regenerering

Regenerering forekommer når et partikelfilter er fuldt og partiklerne brændes af. Ved en regenerering kan der forekomme kortvarige lettere forhøjede emissioner. Kommissionen foreslår at omfatte regenerering, således at RDE-testproceduren kommer til at harmonere med de nye globale harmoniserede testprocedure (WLTP), der er vedtaget i UN-ECE regi.

Udvidet informationspakke

Kommissionen vil pålægge fabrikkerne en række yderligere informationsforpligtigelser, således at det skal blive lettere for de typegodkendende myndigheder at vurdere, om der anvendes ulovlige motorstyringsanordninger (defeat devices). Den udvidede informationspakke kan indeholdekønsstemmelsesfaktoren, kan opgives, men som et eventuelt konkurrenceparameter åbnes der op for, at der opså kan angives en lavere værdi.

Som et yderligere element til transparens og information foreslår Kommissionen, at testresultaterne af RDE-testturen skal være offentligt tilgængelig på bilens typegodkendelsesattest, "certificate of conformity". Den maksimalt tilladte værdi af testresultatet, grænseværdien plus overensstemmelsesfaktoren, kan opgives, men som et eventuelt konkurrenceparameter åbnes der op for, at der opså kan angives en lavere værdi.

Tilpasninger til øvrig regulering samt tilføjelser

Der var ved en fejl ændret på ikrafttrædelsesdatoerne for RDE, da Kommissionen i sommers fremlagde et forslag om at implementere den nye globale WLTP- testcyklus i europæisk lov. Kommissionen foreslår, at rette denne fejl, så der dermed sikres den oprindeligt tiltænkte ikrafttrædelsesdato. Desuden foreslår Kommissionen, at strømlinje ikrafttrædelsestidspunkterne for temperatur (der skærpes i fase to) således, at det følger fase to for overensstemmelsesfaktor. Hermed træder dette element i kraft fire måneder senere.

Endvidere indebærer forslaget en række tilpasninger af hastighedsbegrænsninger ved kørsel på landevej og motorvej med klasse N2 biler (store lastbilslignende varebiler), der er underlagt særlige hastighedsbegrænsninger i forbindelse med testen.

Kommissionen foreslår også en præcisering således at de udvidede betingelser, som særligt lave eller høje temperaturer eller højde over havet, og hvor der gives lempeligere overensstemmelseskrav, kun kan medtælles én gang – selvom måske begge faktorer gør sig gældende.

Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet vil få forelagt sagen som et led i forskriftsproceduren med kontrol med henblik på legalitetskontrol.

Nærhedsprincippet

Der er tale om gennemførelsesforanstaltninger til en allerede vedtaget retsakt. Det er derfor regeringens vurdering, at det følger heraf, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

Gældende dansk ret

Der er tale om ændring til forordning, som ved ikrafttrædelsen vil være umiddelbart gældende i Danmark.

Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

Forslaget fremsættes som en kommissionsforordning med direkte retsvirkning.

Forslaget har hjemmel i Europa Parlamentet og Rådets forordning nr. 2007/715/EF og 2017/xx/EF om emissioner fra lette køretøjer (Euro 6). Der vil ligeledes blive foretaget ændringer i direktiv 2007/46/EF om typegodkendelse af biler.

Økonomiske konsekvenser

Der eksisterer allerede en partikelantalsgrænse for både benzin- og dieseldrevne biler. Efter forordning 2007/715/EF skal bilerne demonstrere overholdelse af grænseværdierne ved normal brug. RDE er en testmetode, der er udviklet til at demonstrere "normal brug". At bilerne fremover skal testes for partikelantal ved faktisk kørsel anses som en mindre udgift for bilfabrikanterne. Det forventes at dieslbilerne allerede har et fabriksmonteret partikelfilter for at kunne overholde de nuværende test, mens der for visse benzinbiler med direkte indsprøjtning kan være behov for montering af et partikelfilter. Kommissionen har anslået, at et partikelfilter til en benzinbil koster under 50 euro. Disse benzinbiler udgør en mindre del af salget af nye biler, om end dette er stigende, da denne type forbrænding er mere energieffektiv. Der findes en enkelt bilfabrikant i Danmark, som producerer sportsbiler af mærket "Zenvo". Denne bilfabrikant vurderes at falde ind under kategorien ultra lille fabrikant og derfor at være undtaget reglerne. Forslaget vurderes dermed ikke at medføre nævneværdige erhvervsøkonomiske konsekvenser i Danmark.

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.

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.

Beskyttelsesniveauet og andre konsekvenser

Forslaget skønnes at have en mindre positiv virkning på beskyttelsesniveauet i Danmark, idet der fastsættes en testprocedure som sikrer overholdelse af grænseværdier plus overensstemmelsesfaktor ved faktisk brug af bilerne.

Høring

Forslaget har været i høring i Miljøspecialudvalget fra den 6. december til den 8. december 2016. Der indkom ingen høringssvar fra udvalget.

Generelle forventninger til andre landes holdninger

Forslaget har været drøftet i Komiteen for Motorkøretøjer i flere omgange i 2016 og senest 16. november 2016. Der er generel tilslutning til at vedtage tredje RDE-pakke, om end mange lande har vanskeligt ved at acceptere Kommissionens forslag til ikrafttrædelsestidspunkter. Det kan ikke afvises, at der tegner sig et blokerende mindretal, med mindre Kommissionen giver efter for ønsket om en senere ikrafttrædelse.

Visse lande stiller sig endvidere kritisk overfor at skulle medtage testresultater af RDE-prøvningen på typegodkendelsesattesten (CoC).

Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen hilser Kommissionens forslag velkomment. Regeringen er enig i relevansen af at få etableret en testmetode, der sikrer, at bilerne også ved faktisk kørsel har en udledning, der afspejler den grænseværdi, der er fastsat af Europaparlamentet og Rådet.

De opnåede testresultater bør endvidere lægges åbent frem for at understøtte behovet for øget transparens, og regeringen ser derfor positivt på Kommissionens forslag om at medtage disse i typegodkendelsesattesten (CoC).

Regeringen finder, at den nye testmetode skal implementeres hurtigst muligt for at mindske forureningen fra trafikken mest muligt. Endvidere vurderes det, at benyttelsen af den nye testmetode fremover vil medføre, at mulighederne for at snyde med testen, som i sagen om Volkswagens snyd, vil kunne mindskes.

Det er regeringens holdning, at marginen for afvigelse skal være så lille som muligt, men at der må accepteres en mindre afvigelse, som følge af usikkerheder forbundet med testen og nøjagtigheden af måleinstrumenterne.

Endelig er det regeringens holdning, at Danmark arbejder for hurtige stramninger, men samtidigt bør have forståelse for bilindustriens betydning for økonomi og arbejdspladser i visse medlemslande.

Regeringen agter på den baggrund at støtte forslaget.

Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.