



Energi-,  
Forsynings- og  
Klimaministeriet

## Komiténnotat til Folketingets Europaudvalg

**Kontor**  
EU-kontoret

**Dato**  
27. november 2018

**J nr.** 2018-3438

/ STFAN

**Kommissionens forslag til ændring af gennemførselsforordning (EU) nr. 2017/1152 vedr. klargørelse af WLTP-test betingelser for nye lette erhvervskøretøjer.**

**Kommissionens forslag til ændring af gennemførselsforordning (EU) nr. 2017/1153 vedr. klargørelse af WLTP-test betingelser for nye personbiler.**

### 1. Resumé

*Europa-Kommissionen har fremsat to forslag til ændring af henholdsvis gennemførselsforordning (EU) nr. 2017/1152 om fastsættelse af en metode til at bestemme de nødvendige korrelationsparametre til at afspejle ændringen i den lovpligtige prøvningsprocedure for lette erhvervskøretøjer og ændring af gennemførselsforordning (EU) nr. 2017/1153 om fastsættelse af en metode til bestemmelse af de nødvendige korrelationsparametre til afspejling af ændringen i den lovpligtige prøvningsprocedure for personbiler.*

*Forslagene har til formål at lukke det smuthul i reglerne, der gør det muligt for bilproducenter at deklarere en højere CO<sub>2</sub>-værdi end den målte CO<sub>2</sub>-værdi.*

*Forslagene bliver sat til afstemning i Udvalget for Klimaændringer den 6. december 2018. Forslagene vurderes ikke at medføre væsentlige økonomiske konsekvenser eller generelt at berøre beskyttelsesniveauet i Danmark.*

*Regeringen agter at stemme for forslagene.*

### 2. Baggrund

Europa-Kommissionen har den 18. september fremsat forslag til gennemførselsforordningerne vedr. klargørelse af WLTP test betingelser for henholdsvis nye vare- og personbiler.

Forordningsforslaget vedr. nye lette erhvervskøretøjer er fremsat med hjemmel i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/443 (EU), der sætter CO<sub>2</sub>-udledningsstandarder for nye varebiler.



Forordningsforslaget vedr. nye personbiler er fremsat med hjemmel i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 510/2011, der sætter CO<sub>2</sub>-udledningsstandarder for nye personbiler.

På baggrund af indrapporterede WLTP-tal fra medlemsstaternes typegodkendende myndigheder har Kommissionens Joint Research Center konkluderet, at fabrikanterne anvender et smuthul i reglerne, som gør det muligt at deklare en CO<sub>2</sub>-udledning, som er højere, end der reelt blev målt i testen. Kommissionen oplyser, at der er konstateret en gennemsnitlig uoverensstemmelse på 4,5 pct., og at der er afsløret uoverensstemmelser på helt op til 15 pct.

Kommissionen foreslår på den baggrund en række ændringer i gennemførselsforordningerne, der omhandler regler om overgangen fra den hidtidige typetestprocedure NEDC til den nye typetestprocedure WLTP, som bl.a. bestemmer nye person- og varebilers CO<sub>2</sub>-udledning.

Forslagene behandles efter undersøgelsesproceduren, jf. artikel 5 i Europarlamentets og Rådets Forordning (EU) Nr. 182/2011 af 16. februar 2011.

Hvis udvalget afgiver en positiv udtalelse, vedtager Kommissionen forslaget. Hvis Udvalget for Klimænderinger afgiver en negativ udtalelse, eller hvis udvalget ikke afgiver en udtalelse, kan formanden enten forelægge en ændret udgave af udkastet for det samme udvalg inden for to måneder efter afgivelsen eller forelægge udkastet for appeludvalget til yderligere drøftelse inden for en måned efter afgivelsen.

Det forventes, at forslagene sættes til afstemning den 6. december 2018 i Udvalget for Klimænderinger.

### **3. Formål og indhold**

Formålet med ændringerne i gennemførselsforordningerne er at lukke det smuthul i reglerne, der gør det muligt for bilproducenter at deklare en højere CO<sub>2</sub>-værdi end den målte CO<sub>2</sub>-værdi. Derved skabes et kunstigt højt udgangspunkt, og den fremtidige reduktion, som skal tage udgangspunkt i dette tal, bliver derfor tilsvarende lettere at opnå.

De to forslag indeholder en række ændringer, som generelt skal sikre bedre overensstemmelse mellem de udførte tests for henholdsvis person- og varebilers CO<sub>2</sub>-udledning. Derudover præciserer forslaget de forhold, som skal gælde i typetestproceduren WLTP. Disse ændringer vedrører bl.a. batteriets opladningstilstand og gearskiftemønstre. Endelig skal fabrikanterne i forhold til de køretøjer, der allerede er typegodkendt, redegøre for, hvorvidt den pågældende brændstofforbrugstest er udført under forhold, der lever op til disse skærpede bestemmelser.



Der lægges op til, at retsakterne træder i kraft fra førstedagen efter offentliggørelse i EU-tidende.

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

Europa-Parlamentet skal ikke høres.

#### **5. Nærhedsprincippet**

Der er tale om gennemførselsforordninger til allerede vedtagne retsakter. Det er derfor regeringens vurdering, at det følger heraf, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

#### **6. Gældende dansk ret**

Gennemførselsforordningerne er direkte gældende i dansk ret.

#### **7. Konsekvenser**

##### Lovgivningsmæssige konsekvenser

Gennemførselsforordningerne har direkte juridisk virkning og skal ikke implementeres i dansk lovgivning.

##### Økonomiske konsekvenser

##### *Statsfinansielle konsekvenser*

Forslaget vurderes ikke at have væsentlige statsfinansielle konsekvenser.

##### *Samfundsøkonomiske konsekvenser*

Der forventes ikke at være væsentlige samfundsøkonomiske konsekvenser.

##### *Erhvervsøkonomiske konsekvenser*

Forslaget vurderes ikke at medføre væsentlige erhvervsøkonomiske konsekvenser.

##### Andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet

En vedtagelse af forslaget skønnes ikke at berøre beskyttelsesniveauet i Danmark.

#### **8. Høring**

Europa-Kommissionens forslag har ikke været sendt i høring.

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

Der er ikke kendskab til andre landes holdning.

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

Regeringen ønsker en dekarbonisering af hele transportsektoren. Dette skal til dels ske på EU-niveau gennem høje og ambitiøse reduktionskrav til CO<sub>2</sub>-udledningen fra person- og varebiler. Forslagene til en ændring af forordningerne vil være med til at sikre mod en potentiel fremtidig udvanding af CO<sub>2</sub>-kravene for person- og varebiler i perioden efter 2020. Regeringen finder, at det er afgørende at sikre, at der ikke fremover kan ske en sådan udvanding af CO<sub>2</sub>-kravene og kan af den grund støtte forslagene.

Regeringen agter derfor at stemme for forslagene.

**11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg**

Sagen har ikke tidligere været forelagt for Folketingets Europaudvalg.