

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg

Asiatisk Plads 2
DK-1448 København K
Telefon +45 33 92 00 00
Telefax +45 32 54 05 33
E-mail: um@um.dk
<http://www.um.dk>
Girokonto 3 00 18 06

Bilag
1

Journalnummer
400.C.2-0

Kontor
EUK

10. juli 2013

KOMITÉSAG

Emissioner fra vare- og personbiler (Euro 6)

Til underretning for Folketingets Europaudvalg vedlægges Miljøministeriets grund- og nærhedsnotat vedrørende Kommissionsforordning om ændring af Kommissions Forordning 692/2008/EF vedrørende emissioner fra vare- og personbiler (Euro 6) til behandling i komite for motorkøretøjer.

Forslaget forventes fremsat til afstemning 17. juli 2013 i den tekniske komite for motorkøretøjer.

Det vurderes, at forslaget vil påvirke beskyttelsesniveauet positivt.

Regeringen forventes at kunne stemme for forslaget.

Henrik Dam Kristensen



Grund- og nærhedsnotat til Folketingets Miljøudvalg

Foreløbigt forslag: Kommissionsforordning om ændring af Kommissions Forordning 692/2008/EF vedrørende emissioner fra vare- og personbiler (Euro 6) til behandling i komite for motorkøretøjer.

Det vurderes, at forslaget vil påvirke beskyttelsesniveauet positivt. Regeringen forventes at kunne stemme for forslaget.

Resume

Kommissionen fremsætter forslag, der indfører en række tekniske tilpasninger af regler for typegodkendelse af euronorm 6 person- og varebiler. Forslaget indebærer i hovedtræk, at der indføres nye specifikationer for referencembrændstoffer, som medtager brændstofferne (E10 og B7), der indeholder biobrændstof samt skærpede tærskelværdier for køretøjernes egendiagnose (OBD).

1. Status

Forslag til Kommissionsforordning "amending Commission Regulation (EC) No 692/2008 as regards emission from light passenger and commercial vehicles (Euro 6) fremlagt til drøftelse for komiteen for motorkøretøjer i maj 2013.

Forslagets har hjemmel i artikel 5(3) i Europa- Parlamentets og Rådets forordning 2007/715/EF om typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer med hensyn til emissioner fra person- og varebiler (Euro 5 og 6) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer .

Der er ligeledes hjemmel i direktiv 2007/46/EF artikel 39(2), der fastlægger, at tekniske foranstaltninger vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol som fastsat i artikel 40, stk. 2.

Forslaget forventes fremsat til afstemning 17. juli 2013 i den tekniske komite for motorkøretøjer. Ved kvalificeret flertal for forslaget i komiteen udsteder Kommissionen forordningen efter, at Rådet og Parlamentet har gennemført en legalitetskontrol af forslaget.

2. Formål og indhold

Euronormer er betegnelsen for grænseværdier for køretøjers udledning af forurenende stoffer til luften. Normerne skærpes gradvist over tid. Euronorm 6 for person- og varebiler blev besluttet i 2007 med obligatoriske ikrafttrædelsesdatoer

på henholdsvis 1. januar 2015 og 1. januar 2016. Normen fastsætter udledning af forurenende stoffer til luften med partikler, NO_x, CO, HC mv. Euronorm 6 skal reducere HC, NO_x, partikelmasse og partikel antal.

Der har de seneste år været en række tekniske tilpasninger af kravene til euro 6 biler såsom partikelantalsgrænseværdier mv. hvilket har ført til, at euro 6 krav træder i kraft over tre faser (A, B og C) med forskudte ikrafttrædelsesdatoer. Således træder den sidste euro 6 (Euro 6c) i kraft 1. september 2019.

Nærværende forslag har til formål at sikre, at de tekniske krav er på plads, når bilfabrikanter skal have typegodkendt nye euro 6 person- og varebiler med henblik på salg på det europæiske marked. Forslagets hovedpunkter består af tilpasning af regler for referencebrændstof (der afspejler kravet om bio indhold B7 og E10), fastsættelse af standard for beregninger af effektklasser og fastsættelse af tærskelværdier for OBD (On Board Diagnostic) – egendiagnose, der kontrollerer bilens emissionsbegrænsende system.

Beregning af effektklasser (Powerclass)

Definitioner af "net power", "maximum net power" og "maximum 30 min. power" tilføjes artikel 2 i Forordning 692/2008 således, at definitioner standardiseres og der sikres overensstemmelse med UNECE regulativ 85.

Referencebrændstoffer til brug ved typegodkendelse af euro 6

Der implementeres regler, der tilgodeser et antal nye teknologier såsom biometan og benzin og diesel med indhold af henholdsvis ethanol (E10) og biodiesel (B7) ved typegodkendelse af nye køretøjer.

Forslaget specificerer testtype, testmetode og grænseværdier (tilladt indhold af olefiner, aromater, benzene m.v.). Specifikationerne er fastsat for at afspejle, hvad der sælges i dag på det europæiske marked.

Formålet med at tilpasse disse regler er at sikre, at de forhold, hvorunder bilen typegodkendes og skal overholde et antal krav til udledning af luftforurening, er sammenlignelige med de virkelige kørselsforhold – hvilket brændstof bilen vil benytte i sin levetid.

Ikrafttrædelse af referencebrændstof for E10 og B7 er sat til ikke senere end tre år efter ikrafttrædelse af euro 6 person- og varebiler (hhv. 1. januar 2014/2015).

OBD (On Board Diagnostic) – tærskelværdier og ikrafttrædelsesdatoer

OBD-systemer er vigtige for emissionsbegrænsningen, når køretøjet er i brug. OBD er et egendiagnosesystem, der er stand til at identificere, registrere og gøre opmærksom på forskellige typer forringelser eller fejl i hele køretøjets livscyklus. Hvis emissionen overskrider tærskelværdien skal OBD systemet give en fejlmelding til køretøjets fører.

Med forslaget skærpes tærskelværdier for egendiagnose for kulmonoxid (CO), hydrocarboner (NMHC), kvælstofoxider (NO_x) og partikler (PM – massen). Skærpelserne indføres for både benzin og dieseldrevne biler. De skærpede OBD tærskelværdier indføres med euro 6c med ikrafttrædelses senest 1. september 2019.

3. Nærhedsprincippet

Spørgsmålet om nærhedsprincippet er ikke relevant, da der er tale om implementering af eksisterende EU forordning.

4. Konsekvenser for Danmark

Lovgivningsmæssige konsekvenser:

Der er tale om en kommissionsforordning med direkte retsvirkning.

Økonomiske og administrative konsekvenser:

Visse motorproducenter vil få let øgede omkostninger ved indførelse af de nye krav, men kommissionen vurderer, at disse omkostninger er minimale og opvejes af forslagens velfærdøkonomiske gevinster.

Forslaget vurderes ikke at medføre administrative konsekvenser for erhvervene.

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 sikring af reduktion af emissioner fra nye person- og varebiler.

5. Høring

Forslaget har været sendt i høring i miljøspecialudvalget den 1. juli – 4. juli 2013. Der er ikke indkommet bemærkninger til høringssvar i den anledning.

6. Forhandlingssituation

Forslaget er drøftet i en kommissionsarbejdsgruppe i marts 2013 og i komite for motorkøretøjer i maj. Kommissionen har i marts 2013 tilkendegivet, at der fortsat vil være behov for revision af de tekniske krav til køretøjerne i takt med teknologiudvikling mv., og at der allerede er en del punkter til endnu en komitologiproces, der forventeligt vil blive påbegyndt i løbet af efteråret.

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 partikelantalsgrænseværdi. Der er en grundlæggende udfordring med at få nye euro 6 dieselbiler til, under virkelige bykørselsforhold, at leve op til NOx grænseværdien. Denne problemstilling håndteres ikke direkte med dette forslag, men alt andet lige er de skærpede OBD værdier for NOx en måde at sikre, at det emissionsbegrænsende udstyr virker når bilen er i brug. Der arbejdes i kommissionsekspertgrupper på en revision af den testcykel der anvendes ved typegodkendelse af bilerne og som skal afspejle virkelige kørselsforhold. Dette arbejde er vigtigt for at sikre reelle NOx reduktioner fra bilerne.

Referencebrændstoffer er blevet drøftet i kommissionsarbejdsgrupper. En del medlemsstater har været skeptiske overfor, om der vil være en emissionsforskel for godkendte biler på henholdsvis E5 og E10. Spørgsmålet er rejst, da der vil pålægges en ekstra byrde på industri og medlemsstater med at gen-typegodkende køretøjer, hvis reference brændstoffet indføres i overgangsperioden til alle typer biler.

En række lande og repræsentanter fra olieindustrien har fremført, at de støtter tilgangen om, at brændstoffer skal afspejle markedet. De har dog samtidigt fået presset kravene til aromater fra et spænd på 29-31 til et spænd på 25-31. Kommissionen har fremført, at det større spænd i kravene til aromatindhold kan betyde, at bilen i brug vil have en lidt større udledning af partikelantal. Danmark har støttet, at kravene generelt mindsker forureningen, men har ikke drøftet detaljen for aromater, da der ikke har været forelagt effektvurderinger.

7. Dansk holdning

Danmark støtter, at der fastsættes tekniske specifikationer som tager højde for den tekniske udvikling bl.a. ved introduktion af øget indhold af biobrændstoffer (B7 og E 10) i benzin og diesel. På miljøsidens vurderer Danmark, at de nærværende gennemførelsesforanstaltninger forbedrer beskyttelse af miljø- og sundhed.

Det ændrer dog ikke på, at der er udfordringer med at holde NO_x-udledningerne under grænseværdierne for nye dieslbiler under bykørselsforhold. Danmark arbejder for, at dette fortsat adresseres, og at de nødvendige tekniske tilpasninger gennemføres for at imødekomme dette problem.

Danmark ser ligeledes, at OBD skærpes yderligere og gerne i forhold til at afspejle partikelantal evt. gennem krav til sovsensorer om bord på køretøjerne eller lignende teknologier, der kan bidrage til at mindske partikeludledningen (partikelantal) fra lette køretøjer.

8. Tidligere forlæggelser for Folketingets Europaudvalg

Sagen er ikke tidligere forelagt for Folketingets Europaudvalg.