

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg
og deres stedfortrædere

Asiatisk Plads 2
DK-1448 København K
Tel. +45 33 92 00 00
Fax +45 32 54 05 33
E-mail: um@um.dk
Telex 31292 ETR DK
Telegr. adr. Etrangeres
Girokonto 300-1806

Bilag
1

Journalnummer
400.C.2-0

Kontor
EUK

18. december 2003



Til underretning for Folketingets Europaudvalg vedlægges Trafikministeriets grundnotat vedrørende forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivninger om foranstaltninger mod emission af forurenende luftarter og partikler fra motorer med kompressionstænding til fremdrift af køretøjer og emission af forurenende luftarter fra køretøjsmotorer med styret tænding, som benytter naturgas eller autogas (LPG) som brændstof, KOM (2003) 522 endelig.

P. B. Olsen

Dato: 17. december 2003

J. nr.: 2003-722/1-72

Grundnotat vedrørende forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivninger om foranstaltninger mod emission af forurenende luftarter og partikler fra motorer med kompressionstænding til fremdrift af køretøjer og emission af forurenende luftarter fra køretøjsmotorer med styret tænding, som benytter naturgas eller autogas (LPG) som brændstof. KOM (2003) 522 endelig

1. Baggrund og indhold

Forslaget er fremsat under henvisning til EF-Traktaten, artikel 95 og vedtages efter proceduren med fælles beslutningstagen med Europa-Parlamentet.

Baggrunden for forslaget er bestemmelser, som indgår i direktiv 88/77 om begrænsning af luftforurening fra tunge køretøjer, ændret ved direktiv 1999/96. Det fremgår heraf, at Kommissionen senest den 31. december 2000 skal fremlægge forslag til regler for egen diagnose (OBD, On Board Diagnostic), holdbarhed og overensstemmelseskontrol, som med virkning fra 2005 skal supplere de i nævnte direktiv vedtagne emissionsnormer for tunge køretøjer (Euro 4).

Forslaget supplerer de allerede vedtagne Euro 4-emissionsnormer for tunge køretøjer med nye krav og procedurer vedrørende holdbarhed, overensstemmelseskontrol og egendiagnose. Kommissionen har i forbindelse med fremsættelsen af forslaget benyttet lejligheden til - i overensstemmelse med den interinstitutionelle aftale fra 2001 mellem Europa-Parlamentet, Rådet og Kommissionen om en mere systematisk omarbejdning af retsakter - at sammenskrive de ændringer af direktiv 88/77 om begrænsning af luftforurening fra tunge køretøjer, som hidtil er gennemført.

Kommissionen har ved udformningen af forslaget anvendt en anden fremgangsmåde end ved de hidtidige direktiver om forurening fra motorkøretøjer. Her har Europa-Parlamentet og Rådet måttet gennemgå forslag med mange tekniske detaljer. For at effektivisere beslutningsprocessen og for at forenkle lovgivningen foreslår Kommissionen en to-delt fremgangsmåde, hvor de grundlæggende bestemmelser bliver fastlagt af Europa-

Parlamentet og Rådet efter procedurerne for fælles beslutningstagen, mens de tekniske specifikationer til gennemførelse af de grundlæggende bestemmelser bliver fastlagt i et Kommissionsdirektiv med bistand fra det udvalg, der er beskrevet i artikel 13 i rammedirektivet om typegodkendelse af motorkøretøjer (direktiv 70/156, ændret ved direktiv 92/53).

Denne nye fremgangsmåde ændrer ikke ved, at en fremtidig revision af de grundlæggende bestemmelser kun kan foretages i form af et forslag til ændring af direktivet. Et sådant ændringsforslag vil som alle andre direktivforslag skulle behandles efter de procedurer, som Traktaten foreskriver.

Ifølge forslaget pålægges Kommissionen, at undersøge behovet for at indføre evt. nye emissionsgrænseværdier, for hvilke der endnu ikke er fastlagt regler. Dette skal bl.a. ske i lyset af at der indføres nye emissionskontrollsystemer baseret på tilsætningsstoffer med henblik på at opfylde normerne i dette direktiv.

Emissionskontrollsystemers holdbarhed

Kommissionen foreslår følgende levetider for forskellige køretøjskategorier:

- varebiler N1 (under 3,5 tons): 100.000 km, dog højst 5 år
- lastbiler N2 (3,5-12 tons) og minibusser M2 (under 5 tons): 200.000 km, dog højst 6 år
- lastbiler N3 (over 12 tons) og busser M3 (over 5 tons): 500.000 km, dog højst 7 år

Holdbarhedskravene skal gælde fra 1. oktober 2005 for nye typer og fra 1. oktober 2006 for alle nye køretøjer.

Egendiagnosesystemer (OBD)

Forslaget indeholder bestemmelserne for OBD, der indføres i 2 etaper. Første etape foreslås indført i forbindelse med nye typer fra 1. oktober 2005 og for alle nye køretøjer fra 1. oktober 2006. Det er de samme tidspunkter, som er fastsat for indførelsen af Euro 4-normerne. Anden etape foreslås indført samtidig med de fastsatte Euro 5-normer, d.v.s. ved nye typer fra 1. oktober 2008 og for alle nye køretøjer fra 1. oktober 2009. OBD-systemerne vil i første omgang alene komme til at omfatte dieseldrevne motorer.

Regler for gasdrevne motorer vil blive fremsat senere. Ikrafttrædelsestidspunktet for gasmotorer foreslås at blive 1. oktober 2009.

Overensstemmelseskontrol

Bestemmelser vedrørende overensstemmelseskontrol er ikke omhandlet i forslaget efter fælles beslutningstagen, idet det efter Kommissionens opfattelse er et rent teknisk aspekt, der udelukkende hører hjemme under forslaget efter udvalgsproceduren.

Skatte- og afgiftslettelser

Forslaget opretholder de hidtidige bestemmelser, hvorefter det er muligt at indrømme skatte- og afgiftslettelser for køretøjer, der opfylder direktivets bestemmelser, før disse bliver obligatoriske.

Kommissionsdirektiv efter udvalgsprocedure

Forslaget indeholder desuden en generel beskrivelse af de elementer, der skal indgå i Kommissionens direktiv til detaljerede bestemmelser efter to-delt fremgangsmåde.

2. Gældende ret

Færdselsstyrelsens bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjer indeholder bestemmelser, der gennemfører direktiv 88/77 med senere vedtagne ændringer.

3. Høring

Der har været foretaget en høring af følgende: De Danske Bilimportører, Danmarks Automobilforhandlerforening, Dansk Transport og Logistik, Danske Busvognmænd, Oliebranchens Fællesrepræsentation, Dansk Industri, Autig, DECC, Danmarks Naturfredningsforening, Det Økologiske Råd, FDM, Greenpeace, NOAH og Teknologisk Institut.

Der er ikke modtaget bemærkninger til forslaget.

4. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

Forslaget har ikke lovgivningsmæssige konsekvenser og skønnes ikke at have statsfinansielle konsekvenser.

5. Samfundsøkonomiske og andre konsekvenser

Der vil kun være tale om marginale meromkostninger ved at opfylde de supplerende krav, som indgår i det foreliggende forslag, sammenlignet med de meromkostninger, der vil være forbundet med at opfylde Euro 4 (2005/2006) og Euro 5 (2008/2009), som tidligere blev fastlagt i direktiv 1999/96.

Forslaget har overordnet til formål at sikre, et emissionsniveau svarende til typegodkendelseskravene for Euro 4 og 5, også når bilerne er ibrugtaget. Ved indførelse af Euro 4 og 5 vil specielt udslippet af partikler og NO_x blive reduceret. Det forventes således, at partikelemissionen efter godt 5 år vil være halveret i forhold til niveauet i 2002. Idet det er dokumenteret, at partikler fra dieselmotorer har en række skadelige effekter på befolkningens sundhed, vil forslaget have en positiv indvirkning på befolkningens sundhed. Det er dog ikke muligt at foretage en mere præcis vurdering af de sundhedsmæssige og samfundsøkonomiske konsekvenser.

6. Nærhedsprincippet og proportionalitetsprincippet

Formålet med direktivet er at tilpasse eksisterende bestemmelser til den tekniske udvikling og gennemføre nye bestemmelser inden for kontrol af emissioner fra tunge køretøjer. Med Rådets direktiv 89/458 besluttede Fællesskabet at indføre fuld harmonisering af alle emissionsrelaterede krav til typegodkendelse af nye motorer og køretøjer. Området hører derfor under Fællesskabets enekompetence, og det er på den baggrund regeringens opfattelse, at nærheds- og proportionalitetsprincipperne er overholdt.

Forslaget har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.