

NOTAT



Miljøministeriet
Miljøstyrelsen

Miljøteknologi
J.nr. mst-5200-00049
Ref. kaasm
Den 28. juni 2013

Grund- og nærhedsnotat til Folketingets Miljøudvalg

Foreløbigt forslag: Kommissionens forslag til Kommissionsforordning om teknisk tilpasning af direktiv 2007/46/EF, Forordning 692/2008/EF, Forordning 595/2009/EF og Forordning 582/2011/EF til behandling i komite for motorkøretøjer.

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

Resume

Kommissionen fremsætter forslag, der indfører en række specifikationer for godkendelse af motorer, der lever op til den nyeste euronorm VI.

Nærværende forslag har til formål at sikre overholdelse af euro VI normen for tunge køretøjer med fokus på nye teknologier som dual-fuel og gasdrevne køretøjer, som i stigende grad introduceres på det europæiske marked.

Forslaget indebærer overordnet set, at der indføres partikelantalsgrænseværdi for gasmotorer og skærpede krav til overvågning af det emissionsbegrænsende system for gasmotorer.

1. Status

Forslag til Kommissionsforordning "No .../.of XX adapting to technical Directives 2007/46/EC, Regulation (EC) No 692/2008, Regulation (EC) No 595/2009 and Regulation (EU) No 582/2001 er fremlagt til drøftelse for komiteen for motorkøretøjer i maj 2013.

En række lande har stillet sig kritiske overfor ikrafttrædelsesdatoen, da det er for kort en indfasningsperiode for opdatering af certifikatet ved typegodkendelse. Der var ligeledes en række mindre redaktionelle bemærkninger. Kommissionen har tilkendegivet, at de vil se på en løsning for ikrafttrædelsesdatoen, hvilket vil indgå i det endelige forslag.

Forslaget har hjemmel i artikel 4(3), 5(4) og 6(2) i Europa- Parlamentets og Rådets forordning 2009/595/EF om om typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer med hensyn til emissioner fra tunge erhvervskøretøjer (Euro VI) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer og om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og direktiv 2007/46/EF og om ophævelse af direktiv 80/1269/EØF, 2005/55/EF og 2005/78/EF.

Der er ligeledes hjemmel i direktiv 2007/46/EF artikel 39(7), der fastlægger at tekniske foranstaltninger vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol 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 komitéen udsteder Kommissionen direktivet 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 VI for tunge køretøjer blev besluttet i 2007 med en obligatorisk ikrafttrædelsesdato 1. januar 2014. Normen fastsætter udledning af forurenende stoffer til luften med partikler, NO_x, CO, HC mv. Med den nye norm ses en reduktion af HC, NO_x, partikelmasse og partikel antal.

Efterfølgende (692/2008/EU, 595/2009/EU og 582/2011/EU) er der etableret supplerende krav såsom partikelantalsgrænseværdier mv. hvilket har ført til at euro VI krav træder i kraft over tre faser (A, B og C) med forskudte ikrafttrædelsesdatoer.

Nærværende forslag har til formål at sikre, at de tekniske krav er på plads, når bilfabrikanter skal have typegodkendt nye euro VI køretøjer med henblik på salg på det europæiske marked og er tredje forslag indeholdende tekniske krav til at sikre dette.

Forslagets hovedpunkter består af introduktion af en partikelantalsgrænseværdi for tunge køretøjer med gnisttænding (benzin/gas o.lign), opdatering af typegodkendelse for køretøjer, der anvender dual-fuel teknologier (dieselskøretøjer der kan anvende gas som drivmiddel), tærskelværdi for CO for køretøjers "On Board Diagnostic" (OBD), der overvåger det emissionsbegrænsende udstyr samt sikring af ækvivalens med UNECE regulering (regulativ 49).

Partikelantalsgrænseværdi (motorer med gnisttænding)

Med henblik på at tilpasse reguleringen og den tekniske udvikling, da der i stigende grad ses markedsføring af gaskøretøjer mv. på det europæiske marked, introduceres en partikelantalsgrænseværdi for gnisttændingsmotorer.

Grænseværdien er på linje med de krav, der stilles til dieseldrevne lastbiler og busser. Grænseværdien vil med forslaget træde i kraft fra fase B og vil være obligatorisk fra 1. oktober 2015.

Dual-fuels (kombination af diesel og gas drevne motorer) og gas drevne køretøjer
Der implementeres regler for typegodkendelse af dual-fuel og gasdrevne køretøjer, således at disse kan typegodkendes som euro VI køretøjer.

OBD (On Board Diagnostic) – tærskelværdier

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

Med forslaget introduceres tærskelværdier for egendiagnose for dual-fuel motorer således, at disse skal leve op til de samme regler som for dieseldrevne køretøjer.

Det foreslås ligeledes at indføre en tærskelværdi for kulmonooxid (CO) for gnisttændingsmotorer og gasmotorer.

Opdaterede referencer ækvivalens og til UNECE regulering (regulativ 49) Euro VI normen referere ofte til UNECE regulativer og i særdeleshed regulativ 49 vedr. tekniske specifikationer, som skal sikres ved typegodkendelse og sikring af egenskaber, når køretøjet er taget i brug. UNECE reguleringen sikrer, at en bilproducent anvender de samme testmetoder til godkendelse af biler i det meste af verden. Der er gennemført en række ændringer af regulativ 49 af World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations (WP.29). Forslaget indeholder opdaterede referencer samt sikring af ækvivalens mellem typegodkendelser under UNECE og EU.

Der introduceres ligeledes et opdateret informations dokument og certifikat for overensstemmelse med reglerne.

3. Nærhedsprincippet

Spørgsmålet om nærhedsprincippet er ikke relevant for denne sag, da der er tale om udmøntning af gældende EU indre markedsregulering.

4. Konsekvenser for Danmark

Lovgivningsmæssige konsekvenser:

Hvis forslagene bliver vedtaget, vil kravene træde i kraft fra 1. januar 2014. Der er tale om en kommissionsforordning med direkte retsvirkning. Ikrafttrædelse er dog stadig til forhandling og kan evt. udsættes i det endelige forslag.

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. De specifikke meromkostninger for danske virksomheder vurderes at være yderst marginale.

Forslaget vurderes ikke at medføre administrative konsekvenser for virksomhederne.

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 motorer til brug for tunge køretøjer.

5. Høring

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

6. Forhandlingssituation

Forslaget er drøftet i en kommissionsarbejdsgruppe i marts 2013. En række lande har forholdt sig kritisk til ikrafttrædelsesdatoen, som kan ventes at være ændret i kommissionens endelige forslag.



Industrien har presset på for at få gennemført reguleringen hurtigt således, at de har passende tid til at indrette sig på de nye tekniske specifikationer.

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.

7. Dansk holdning

Danmark støtter, at der fastsættes tekniske specifikationer, som tager højde for den tekniske udvikling og medfører, at nye teknologier skal leve op til sammenlignelige emissionskrav som konventionelle tunge vejgående køretøjer (lastbiler og busser).

Danmark vurderer, at de nærværende gennemførelsesforanstaltninger forbedrer beskyttelse af miljø- og sundhed, og meromkostningen for virksomhederne er ubetydelige.

Ikrafttrædelsesdatoen vurderes at have mindre betydning, idet disse alternative drivlinjer (gasdrevne køretøjer) ikke er så udbredte som konventionelle.

8. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europa Udvalg

Sagen er ikke tidligere forelagt for Folketingets Europa Udvalg.