



**Miljø- og Fødevareministeriet**  
Departementet

Folketingets Miljø- og Fødevareudvalg

Den 2. juni 2016  
Sagsnummer: 2016-221

./.

Vedlagt fremsendes til udvalgets orientering Miljø- og Fødevareministeriets skriftlige forelæggelse af rådsmøde (transport, telekommunikation og energi - transportdelen) den 7. juni 2016.

Med venlig hilsen

Henrik Hedeman Olsen



---

## Skriftlig forelæggelse af rådsmøde (TTE-transport) den 7. juni 2016 (Til orientering)

Der afholdes rådsmøde (TTE-transport) den 7. juni 2016. Sagen forelægges til orientering.

### **Dagsordenspunkt 2:** Policy-diskussion om NO<sub>x</sub>-emissioner fra dieselmotorer

Det nederlandske EU-formandskab har sat sagen om dieselmotorernes høje NO<sub>x</sub> udledning på dagsordenen til politisk drøftelse.

Siden Volkswagen i september sidste år indrømmede, at de har brugt snydeanordninger i mange af deres dieselmotorer, har Storbritannien og Tyskland gennemført test af et meget stort antal motorer. Disse tests indikerer, at årsagen til dieselmotorernes høje NO<sub>x</sub> udledning er, at bilfabrikanterne i vidt omfang har gjort brug af undtagelsesbestemmelser i Euro 5/6 forordningen i forhold til reglerne om luftemissioner fra lette køretøjer.

Denne undtagelse tillader, at motorernes NO<sub>x</sub>-rensningssystemer i særlige tilfælde kan slås fra for at beskytte motorerne. Dette kan være nødvendigt, hvis f.eks. udstømningsstemperaturen er lav. Intentionen med denne undtagelsesmulighed har ikke været, at motorer der kører i lande med generelt lave gennemsnitstemperaturer, som for eksempel Danmark, næsten permanent skal kunne køre uden rensning af NO<sub>x</sub>.

Det er på den baggrund, at formandskabet nu lægger op til en drøftelse på rådsmødet af fortolkningsrummet i de nuværende regler.

Regeringen finder det afgørende, at der findes effektive løsninger på dieselmotorernes høje NO<sub>x</sub> udledninger.

Regeringen er derfor af den holdning, at reglerne skal strammes op, så mulighederne for, at bilfabrikanterne selv kan anlægge mere eller mindre kreative fortolkninger af undtagelsesbestemmelserne, lukkes.

Derfor skal undtagelserne indsnævres til at gælde helt specielle situationer.

I Danmark har Færdselsstyrelsen allerede bedt de danske importører af dieselmotorer om en redegørelse for brugen af undtagelsesbestemmelserne i Euro 5/6 forordningen.

I Tyskland har myndighederne bedt om en tilsvarende redegørelse fra de tyske bilproducenter.

Herudover er der allerede sket væsentlige fremskridt i forhold til nedbringelse af NOx udledningerne fra lette køretøjer.

Som et eksempel herpå kan nævnes de nye testkrav, som blev vedtaget i oktober 2015 i EU, som sikrer, at udledningerne fra nye biler fremover testes ud fra virkelig kørsel og ikke blot ved laboratorietest. Disse regler udgør et væsentligt skridt i den rigtige retning og vil sikre større overensstemmelse mellem typegodkendelsen og virkelig kørsel. Reglerne får virkning fra 1. september 2017.

Ydermere fremsatte Kommissionen i januar 2016 et forslag til revision af typegodkendelsesforordningen, hvilket ligeledes er et skridt i den rigtige retning, hen imod at sikre et typegodkendelsessystem, som er troværdigt og gennemsigtigt.

For regeringen er det afgørende, at systemet for typegodkendelser er troværdigt og gennemsigtigt samt at de fastlagte miljø- og sikkerhedsmæssige krav overholdes.

Det er vigtigt af hensyn til miljøet, sikkerheden, forbrugernes tillid og EU's legitimitet som lovgiver.