



Folketingets Miljø- og Fødevareudvalg

Den 13. juni 2016
Sagsnummer: 2016-221

./.

Vedlagt fremsendes til udvalgets orientering notat om indarbejdning af WLTP (World Harmonized Light Vehicles Test Procedure) i europæisk lovgivning (komitésag).

Forslaget forventes sat til afstemning på mødet i Den tekniske komité for Motorkøretøjer den 14. juni 2016.

Forslaget vurderes generelt at have lille positiv indvirkning på beskyttelsesniveauet i Danmark.

Regeringen agter at støtte forslaget.

Med venlig hilsen

Klaus Retoft



Komitesag

Miljøteknologi
Ref. KAASM/MASCH
Den 31. maj 2016
M 62-16

MFVM 081

NOTAT

om indarbejdning af WLTP (World Harmonized Light Vehicles Test Procedure) i europæisk lovgivning

KOM-dokument foreligger kun i foreløbig udgave.

Resumé

Kommissionen har fremsat forslag om en samlet revision af de sekundære retsakter, der implementerer forordningen nr. 715/2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (euro 5 og 6), om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer. Kommissionen foreslår at ophæve Kommissionsforordning nr. 692/2008 og erstatte den af nærværende forslag med visse overgangsbestemmelser.

Med revisionen af de sekundære retsakter lægges der op til at implementere en ny prøvningsmetode (testcyklus), som er blevet udviklet og vedtaget 15. marts 2014 i regi af UN-ECE (FN's økonomiske kommission for Europa).

Forslaget om at overgå til en ny laboratorieprøvningsmetode skal føre til en bedre beregning af brændstofforbrug sammenlignet med den eksisterende testcyklus, idet den nye metode indebærer en mere varieret testcyklus, der i højere grad afspejler luftemissioner og CO₂-emissioner.

Forslaget forventes sat til afstemning i den tekniske komité for motorkøretøjer 14. juni 2016.

Forslaget har ingen umiddelbare statsfinansielle eller administrative konsekvenser for det offentlige eller konsekvenser for EU's budget.

Forslaget skønnes ikke at have væsentlige samfundsøkonomiske eller erhvervsøkonomiske konsekvenser.

Forslaget vurderes generelt at have lille positiv indvirkning på beskyttelsesniveauet i Danmark.

Regeringen er enig i relevansen af at få etableret en opdateret laboratorietestmetode, der i videre grad reflekterer bilens teknik og moderne kørselsmønstre. Regeringen er positivt indstillet over for forslaget, der vurderes at give mere retvisende tal for bilers brændstofforbrug og CO₂-udledning i praksis, end tilfældet er i dag. Regeringen agter at støtte forslaget.

Baggrund

Kommissionen har fremsat forslag om implementering og ændring af Europa-Parlamentets og Rådets Forordning nr. 715/2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette

personbiler og lette erhvervskøretøjer (euro 5 og 6), om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer.

Der lægges op til en samlet revision af de sekundære retsakter, der implementerer forordningen, og således foreslår Kommissionen at ophæve Kommissionsforordning nr. 692/2008 og erstatte den af nærværende forslag med visse overgangsbestemmelser. Med revisionen af de sekundære retsakter lægges der op til at implementere en ny prøvningsmetode (testcyklus), som er blevet udviklet og vedtaget den 15. marts 2014 i regi af UN-ECE (FN's Økonomiske Kommission for Europa).

Forslaget er fremsat med hjemmel i artikel 5(3) og 14(3) i Europa-Parlamentets og Rådets forordning 715/2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (euro 6), om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer.

I Europa-Parlamentet og Rådets forordning *om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (euro 6), om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer* tilkendes det, at Kommissionen løbende bør vurdere behovet for at revidere prøvningsmetoderne, der danner grundlag for typegodkendelse med hensyn til emissioner. Nye prøvningsmetoder bør afspejle forandringer i køretøjernes specifikationer og bilisternes adfærd, og en revision af prøvningsmetoderne kan være nødvendig for at sikre, at de faktiske emissioner afspejler disse sammenhænge. Det tilkendes endvidere, at der er behov for en standardiseret metode til måling af køretøjers brændstofforbrug og CO₂-emission.

Forslaget behandles efter forskriftsprocedure med kontrol i Komitéen for Motorkøretøjer. Hvis der er kvalificeret flertal for forslaget i komitéen, forelægger Kommissionen forslaget for Rådet og Europa-Parlamentet med henblik på legalitetskontrol, hvorefter Rådet og Parlamentet udtaler sig med henholdsvis kvalificeret og absolut flertal inden for tre måneder. Kommissionen vedtager forslaget, såfremt Rådet og Europa-Parlamentet tilslutter sig forslaget eller ikke har udtalt sig inden for tidsfristen. Opnås der ikke kvalificeret flertal i Komitéen for Motorkøretøjer, forelægger Kommissionen sagen for Rådet og Europa-Parlamentet, der udtaler sig med henholdsvis kvalificeret og absolut flertal inden for to måneder. Kommissionen vedtager forslaget, såfremt Rådet og Europa-Parlamentet tilslutter sig forslaget eller ikke har udtalt sig inden for tidsfristen.

Forslaget forventes sat til afstemning på mødet i Den tekniske komité for Motorkøretøjer den 14. juni 2016.

Formål og indhold

Kommissionen har fremlagt forslag til en større revision af de sekundære retsakter, der fastsætter prøvningsmetoder mv., som implementerer Europa-Parlamentets og Rådets forordning om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (euro 6), om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer.

Formålet er at implementere den verdensharmoniserede testcyklus WLTP (World harmonized Light Vehicle Test Procedure), som blev vedtaget af UN-ECE 15. marts 2014, samt befæste de eksisterende sekundære retsakter. Da der er punkter, hvor EU har særlige regler, som eksempelvis den nye "real driving emission"-test og CO₂-krav, er der ikke tale om en direkte implementering af UN-ECE-regler i europæisk lovgivning. Den ny målemetode (testcyklus), har til formål at give mere realistiske værdier for brændstofforbrug og CO₂-udledning.

Det er intentionen, at den nye prøvningsmetode og det nye godkendelsesregime skal være på plads, fra euronorm 6c træder i kraft, hvilket afhængigt af køretøjsklasse er fra 1. september 2017. Forslaget indeholder en række overgangsbestemmelser, hvor bilfabrikanten i en overgangsperiode på op til otte år, fra euronorm 6 trådte i kraft, kan benytte visse eksisterende godkendelsesprocedurer.

Den nugældende metode til laboratoriemåling af regulerede emissioner af luftforurenende stoffer samt brændstofforbrug og CO₂ kaldes for New European Driving Cycle (NEDC). Her placeres bilen på et såkaldt chassisdynamometer (et rullefelt), og en specificeret prøvecyklus gennemkøres.

Kommissionen er i forordning 715/2007 blevet pålagt at revidere den nuværende testcyklus, i takt med at bilernes teknik og brugernes køremønster ændrer sig. Forslaget om at overgå til WLTP medfører en mere uensartet testcyklus, der i højere grad skal afspejle luftemissioner og CO₂-emissioner og dermed føre til en bedre beregning af brændstofforbrug sammenlignet med den eksisterende testcyklus NEDC.

Gennemsnitshastigheden vil med forslaget blive forøget fra NEDC's ca. 34 km/t til ca. 46 km/t, og den gennemsnitlige belastning af motoren under testen i laboratoriet bliver næsten fordoblet. Endvidere er testlængden forøget fra 20 til 30 minutter. Selve kørecyklussen er udarbejdet på baggrund af indsamlede køredata. Den er inddelt i forskellige hastighedszoner, der repræsenterer by-landevejs- og motorvejskørsel.

Det ventes, at WLTP-målemetoden vil give et brændstofforbrug, der i højere grad afspejler de egentlige udledninger, end når brændstofforbruget måles efter NEDC-målemetoden.

Selv om WLTP medfører en vurdering af udledninger og brændstofforbrug, der svarer mere til virkelig kørsel, er der fortsat tale om en laboratoriemåling, som vil være afvigende fra det virkelige forbrug. En laboratoriemåling sker under meget kontrollerede forhold, således at det er muligt at genskabe målingerne. Det betyder på den anden side, at det faktiske forbrug, som bilejeren oplever, vil være afvigende og vil afhænge af både kørselsmønsteret (hvor og hvor hurtigt der køres), kørestilen (gearskift m.m.) og af fx udetemperatur og vejrlig, og af hvor godt bilen vedligeholdes (fx dæktryk).

Som en central del af EU's politik for at mindske CO₂-udledningen fra transportsektoren er der vedtaget to forordninger om hhv. person- og varebiler, der pålægger bilfabrikanter at overholde bestemte grænser for, hvor stor CO₂-udledning biler solgt i EU har i gennemsnit. Overholdes reglerne ikke, skal der betales bøder til EU. I 2015 skulle alle bilfabrikanter overholde en grænse på 130 g CO₂/km som gennemsnitsværdi for de biler, de solgte i EU, målt efter NEDC-metoden. Pr. 2021 skal alle bilfabrikanter ned på 95 g CO₂/km som gennemsnit for nye personbiler solgt i EU, og dette tal er også målt efter NEDC-metoden.

Kommissionen ønsker ikke at erstatte de nugældende mål, der baserer sig på NEDC, med nye mål baseret på WLTP. Derfor – og for at undgå, at biler fra 2017 til 2021 ville skulle afprøves efter både NEDC og WLTP – introducerer Kommissionen med forslaget en korrektionsberegning, der omregner CO₂-værdierne fra WLTP til NEDC, og som vil kunne bruges frem til 2021. Hensigten er i øvrigt, at forordningerne om reduceret CO₂-udledning fra person- og varebiler forbliver uændrede.

Kommissionen foreslår, at der foretages maksimalt tre type 1 test, som er den test, hvor udledningen af CO₂ og luftforureningen fra udstødningen måles. Ændringen fremgår af underbilag 6 til Bilag XXI afsnit 1.1.2.3.8.1 og har til hensigt at sikre en pålidelig vurdering af CO₂-udledningen. Tidligere har bilfabrikanten kunnet få foretaget så mange test, det var ønskeligt, og vælge den mest optimale. I tillæg til testen stilles der krav til CO₂-værdierne ved første test samt til to forskellige gennemsnit af testen.

Udviklingen af WLTP ventes at følge to hovedfaser:

Fase 1 (færdiggjort i UN-ECE marts 2014), der hovedsageligt omhandler selve kørecyklussen og testproceduren og som nærværende forslag udmønter.

Fase 2 (2014–2018) vil indebære følgende ændringer: Ny CO₂-korrektionsalgoritme baseret på ny viden om kørselsmønster. Øget gennemsigtighed omkring CO₂-testresultater til uafhængige parter, reviderede krav om typegodkendelse af udskiftning af røgrensningssystemer, godkendelse ift. produktionens overensstemmelse for elbilers rækkevidde og måske en revision af test for ibrugtagne køretøjer. Dette forventes fremlagt i begyndelsen af 2017.

Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet har endnu ikke udtalt sig om sagen, men vil få forelagt gennemførelsesretsakten.

Nærhedsprincippet

Der er tale om gennemførelsesforanstaltninger til en allerede vedtaget retsakt. Det er derfor regeringens vurdering, at det følger heraf, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

Gældende dansk ret

De EU-typegodkendte værdier for brændstofforbrug/CO₂-udledning anvendes både i forbindelse med beregning af registreringsafgiften, jf. registreringsafgiftsloven (lovbekendtgørelse nr. 29 af 10. januar 2014) og fastsættelse af den årlige ejerafgift for person- og varebiler, jf. brændstofforbrugsafgiftsloven (lovbekendtgørelse nr. 40 af 16. januar 2014). Reglerne baserer sig på forordning nr. 715/2007 og dermed på at brændstofforbrug/CO₂-udledning måles efter NEDC-målemetoden. Det samme gælder bekendtgørelse nr. 655 af 20. juni 2012 om energimærkning mv. af person- og varebiler og bekendtgørelse nr. 1085 af 11. september 2015 om energi- og miljøkrav til taxier mv.

Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

Når WLTP-målemetoden erstatter NEDC-målemetoden fra 1. september 2017 med visse overgangsbestemmelser, vil der blive behov for at overveje, hvordan registreringsafgiftsloven og brændstofforbrugsafgiftsloven bedst kan tilpasses.

Reglerne om energimærkning af person- og varebiler samt reglerne om energi- og miljøkrav til taxier baserer sig også på NEDC, men disse regler er fastsat på bekendtgørelsesniveau, hvorfor det ikke kræver lovændring at skifte fra NEDC til WLTP, men bekendtgørelsen skal senest tilpasses når, der ikke der ikke omregnes til NEDC i 2021. Ændring af reglerne om energimærkning må tage hensyn til forordningens overgangsperiode, men bør ændres så snart det er muligt, idet måling i henhold til WLTP afspejler langt bedre det brændstofforbrug, der opnås ved virkelig kørsel. Det kræver dog, at EU-direktiv om forbrugeroplysning om brændstoføkonomi for nye biler (1999/94/EF) forinden er justeret i overensstemmelse med den nye forordning.

Økonomiske konsekvenser

Forslaget har ingen umiddelbare statsfinansielle eller administrative konsekvenser for det offentlige eller konsekvenser for EU's budget. Det skyldes, at energieffektiviteten i en årrække fortsat vil blive angivet efter den nugældende målemetode (NEDC).

Forslaget skønnes ikke at have væsentlige samfundsøkonomiske konsekvenser.

Ved introduktion af WLTP vil der være mulighed for at give en mere realistisk information om brændstofforbrug og CO₂-udledning, som kan give et mere underbygget grundlag for valg af nye biler, der rent faktisk er mere energieffektiv ved virkelige kørsel.

WLTP-tal er mere retvisende end NEDC-tal for, hvilken brændstoføkonomi forbrugerne kan forvente i praksis. Forslaget vil derfor understøtte forbrugeroplysningsaktiviteter om bilers energiforbrug og CO₂-udledning. Emissionsgrænseværdierne for luftforurening ændres ikke.

Prøvningslaboratorier skal indrette sig på den nye testprocedure. Testens varighed er en smule længere end de foregående test. Prøvningsinstanser er generelt finansieret af bilfabrikanten. Der vil i overgangen forventeligt skulle foregå en tilpasning til disse prøvninger. Der er ikke prøvningsinstanser i Danmark, der foretager luftemissionsprøvninger i forbindelse med typegodkendelse af lette køretøjer, hvorfor denne del af forslaget ikke vurderes at have væsentlige erhvervmæssige konsekvenser.

Beskyttelsesniveauet og andre konsekvenser

Hvad angår beskyttelsesniveauet mod luftforurening, ventes skiftet fra NEDC til WLTP ikke i sig selv at medføre nogen ændring, da grænseværdierne for de regulerede emissioner målt i gram per kilometer ikke foreslås ændret. Men da WLTP er væsentligt mere dynamisk end NEDC og derfor svarer bedre til faktisk kørsel, må det ventes, at forskellen mellem fx den typegodkendte NO_x-udledning og den NO_x-udledning, der forekommer ved faktisk kørsel, vil blive mindre som følge af forslaget. Det skal dog i den forbindelse bemærkes, at de netop vedtagne regler om RDE (Real Driving Emissions) allerede har begrænset forskellen mellem, hvor store emissioner, der kan forekomme i praksis sammenlignet med grænseværdierne ved typegodkendelse.

I forhold til udledningen af drivhusgasser, ventes der ligeledes ingen ændring som følge af ændret testmetode.

Samlet set er det således vurderingen, at forslaget har en lille positiv indvirkning på beskyttelsesniveauet.

Høring

Forslaget har været udsendt i høring i EU-specialudvalget vedrørende Miljø samt EU-specialudvalget for Transport og Bygning fra den 31. maj 2016 til den 2. juni 2016. Der er indkommet 4 høringssvar.

3F

3F gav udtryk for, at organisationen kan støtte den foreslåede indstilling.

Erhvervsstyrelsen

Erhvervsstyrelsen gav udtryk for, at den vurderer, at forslaget potentielt kan medføre administrative konsekvenser under 4 mio. for erhvervslivet i Danmark og at administrative konsekvenser under 4 mio. ikke kvantificeres. På den baggrund havde styrelsen ikke yderligere bemærkninger.

FDM

FDM takker for muligheden for at fremsætte bemærkninger til høring af rammenotat om indarbejdning af WLTP i EU-ret. Overordnet vil FDM anbefale, at Regeringen støtter Kommissionens forslag. FDM skal dog bemærke, at den nye testmetode (WLTP) stadig vil være lang fra perfekt. Der vil stadig kunne forventes en store forskel i de forbrugstal som bilproducenterne efterfølgende vil kunne

markedsføre og de forbrugstal forbrugerne i praksis vil kunne opnå. Det kan vi se når vores tyske søsterklub, ADAC, gennem de senere år har testet nye biler med såvel NEDC som WLTP testcyklusserne. Et af mange problemer er at bilerne stadig må testes uden brug af energiforbrugene udstyr som først og fremmest aircondition.

FDM ser frem til at EU supplerer typegodkendelsestesten med PEMS-målinger i form af RDE. Vi noterer os, at det i første omgang kun vil omfatte emissionsmålinger og ikke måling af energiforbrug. Vi vil opfordre den danske Regering til at arbejde for at også energiforbruget kommer ind i en fremtidig udbygning af RDE.

FDM noterer sig endvidere, at ét forhold er testkriterier – noget andet er selve testens udførelse og ikke mindst kontrol hermed. Den nye testprocedure bør også ses i sammenhæng med Kommissionens forslag til ny forordning om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer, hvor FDM også vil opfordre til at Danmark er med til at stramme op på reglerne så muligheden for uregelmæssigheder, begrænses. FDM ser i øvrigt frem til Europa-Parlamentets undersøgelse af medlemsstaternes rolle i VW-sagen og snyd med typegodkendelsen og vi vil opfordre Danmark som ikke bilproducerende land at have primært fokus på hensynet til forbrugerne og miljøet.

De Danske Bilimportører

De Danske Bilimportører (DBI) har via e-mail af 31. maj 2016 fra Transport- og Bygningsministeriet modtaget skriftlig høring af udkast til rammenotat om:

- Europa-Kommissionens forslag til implementering og revision af forordning 715/2007, herunder implementering af WLTP (World Harmonized Light Vehicles Test Procedure) i europæisk lovgivning.

Vi bemærker den meget korte høringsfrist, idet notatet er fremsendt den 31. maj 2016 med frist for høringssvar den 2. juni 2016. Selvom rammenotatet i sagens natur primært refererer indhold og procedurer for indarbejdning af WLTP (World Harmonized Light Vehicles Test Procedure) har vi dog enkelte bemærkninger til rammenotatets gennemgang af konsekvenserne ved indførelsen af WLTP (jf. rammenotatets side 4-5) samt af regeringens foreløbige generelle holdning (jf. rammenotatets side 5-6).

Generelle forventninger til andre landes holdninger

På baggrund af tidligere afstemninger om lignende forslag forventes der at være et kvalificeret flertal for forslaget blandt medlemsstaterne, da den grundlæggende testprocedure er optaget i UNECE.

Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen er enig i relevansen af at få etableret en opdateret laboratorietestmetode, der i videre grad reflekterer bilens teknik og moderne kørselsmønstre. Regeringen er positivt indstillet over for forslaget, der vurderes at give mere retvisende tal for bilers brændstofforbrug og CO₂-udledning i praksis, end tilfældet er i dag. Forslaget giver derfor et bedre grundlag for kommende transportpolitik og forbrugeroplysning, eftersom mere realistiske informationer om brændstofforbrug og CO₂-udledning underbygger det grundlag, de politiske beslutninger skal træffes på. Videre får forbrugeren et mere retvisende billede af bilens energieffektivitet ved indførelsen af den nye testmetode.

Regeringen finder det væsentligt, at der generelt fastsættes et troværdigt og gennemsigtigt system for typegodkendelse og markedsovervågning af køretøjer, som sikrer fuld overholdelse af de fastlagte miljø- og sikkerhedsmæssige krav.

Det er regeringens holdning, at Danmark bør have forståelse for bilindustriens betydning for økonomi og arbejdspladser i visse medlemslande, men samtidig tilgodese danske virksomheder, som leverer grønne løsninger til transportsektoren, og som potentielt kan se nye markeder som følge af en skrappe test. Det bemærkes, at der ikke er *original equipment manufactures* i Danmark, der kan levere til bilindustrien.

Regeringen støtter, at testprocedurerne i stigende grad harmoniseres på verdensplan, så barrierer for samhandel mindskes.

Regeringen agter på den baggrund at støtte forslaget.

Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.