



Folketingets Transport- og Bygningsudvalg
Christiansborg
1240 København K

J.nr. 001-14155

Den 15. februar 2016

Folketingets Transport- og Bygningsudvalg har i brev af 21. januar 2016 stillet følgende spørgsmål nr. 282 (alm. del), som hermed besvares. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Henning Hyllested (EL).

Spørgsmål nr. 282 (alm. del)

Ministeren bedes redegøre for, hvilke parametre, der indgår i den nye RDE-test af nye biler som EU landene blev enige om i efteråret (okt. 2015) – f.eks. i hvilken højde over havet testen foregår, ved hvilken temperatur, hvor lang tid testen strækker sig over mv. Der ønskes en samlet liste over de parametre, der indgår i testen. Derudover bedes ministeren redegøre for, om der i RDE-testen også indgår test i laboratorium f.eks. på rullefelt eller i vindtunnel.

Svar

Spørgsmålet har været forelagt Miljøstyrelsen, som oplyser følgende:

'Real driving emission-testen (RDE), som blev besluttet i EU-Kommissionens motorkomite i oktober 2015, er et supplement til de nuværende test, der allerede er defineret og udføres i et laboratorium. Der foreligger en række tekniske specifikationer for, hvordan RDE-testen skal udføres, som beskrives i det følgende. De tekniske specifikationer definerer, hvornår målinger i forbindelse med testen er gyldige af hensyn til så vidt muligt at have et reproducerbart system.

Ved testen bliver der monteret måleudstyr i bilen, og der foretages målinger fra udstødningsrøret direkte under kørslen (kaldet PEMS for 'Portable Emission Monitoring System'). Testen skal udføres med en chauffør og et testvidne i bilen under prøvningen. Disse sammen med testudstyret udgør umiddelbart køretøjets last.

Der defineres en motorfamilie, hvilket betyder, at ikke alle nye biltyper skal have gennemført testen, men at sammenlignelige biltyper, der anvender samme motor, gearkasse med mere, kan grupperes i familier. Dette anvendes også i forbindelse med eksisterende typegodkendelsestest.

RDE-testen træder i kraft i to trin og gælder for benzin- og diesel-person- og varebiler, jf. tabel 1, hvor køretøjskategori M typisk er personbiler, og kategori N typisk er varebiler.

Tabel 1: Oversigt over ikrafttrædelsestidspunkter for de respektive køretøjskategorier.

	Kategori	Nye typer	Alle typer
Trin 1	M, N1-I	1.9.2017	1.9.2019
	N1-II, N1-III og N2	1.9.2018	1.9.2020
Trin 2	M, N1-I	1.1.2020	1.1.2021
	N1-II, N1-III og N2	1.1.2021	1.1.2022

Den rute, bilen skal igennem, skal dække bykørsel (ca. 34 %), landevejskørsel (ca. 33 %) og motorvejskørsel (ca. 33 %) og strækker sig over 90-120 minutter. Med "ca." menes der en usikkerhed på plus/minus 10 %, undtagen for bykørsel, hvor der minimum skal indgå 29 % kørsel af den totale tur. Minimumsdistancen for hver af de tre kørselstyper er 16 km. Testen skal udføres på hverdage og uden afbrydelse, således at data kontinuerligt kan registreres. Måleudstyret skal drives af strøm fra en separat strømkilde (ikke motoren) med visse udtagelser for sikkerhedsudstyr, der må drives af bilens batteri.

Motorvejskørsel er karakteriseret ved hastigheder over 90 km/t. Bilen må ikke køre hurtigere end 145 km/t med en afvigelse på yderligere 15 km/t, men ikke mere end 3 % af varigheden for motorvejskørsel. Hastigheden skal ligge mellem 90-110 km/t, men skal være over 100 km/t i mindst 5 minutter.

Landevejskørsel er karakteriseret ved hastigheder på 60-90 km/t.

Bykørsel er karakteriseret ved hastigheder op til 60 km/t. Gennemsnitshastigheden inkl. stop skal for bykørslen ligge mellem 15 og 40 km/t. Stop-perioder, hvor der køres under 1 km/t, skal udgøre mellem 6-30 % af bykørselstestens varighed. Endvidere skal der være adskillige stop, som varer længere end 10 sekunder. Meget lange stop skal undgås, og hvis der er stop længere end 180 sekunder, udgår disse målinger af testen.

De lokale hastighedsbegrænsninger er gældende ved testen. Overtrædelse af de lokale hastighedsbegrænsninger gør dog ikke testen ugyldig.

Testen kan foregå i forskellig højde over havet. Såfremt testen foregår under 700 meter over havet, anses testresultaterne for normale. Fra 700-1300 meter over havet anses testresultaterne for gennemført under udvidede betingelser. Desuden skal den relative kumulative højdeforskel være mindre end 1200 m/100 km test.

Krav til temperaturspænd skærpes efter den første overgangsperiode. For trin 1 er moderat temperatur således mellem 3 °C og 30 °C, og udvidede betingelser ned til minus 2 °C. For trin 2 er moderat temperatur mellem 0 °C og 30 °C, og udvidede betingelser er mellem minus 7 °C og plus 35 °C.

Hvis dele af testen er foretaget under udvidede betingelser for temperatur og højde, kan emissionerne divideres med 1,6 i dette tidsrum.

Efter testturen er færdig, foretages kontrol med de dynamiske forhold af vejens hældning, modvind, kørselsdynamik (accelerationer og opbremsninger), hjælpesystemers indvirkning på energiforbruget samt emissioner.

Herefter verificeres testdata. Testmålinger, der ligger uden for normalområdet, tælles ikke med. Resultaterne må ikke overskride overensstemmelsesfaktoren, som er angivet i tabel 2 nedenfor.

Tabel 2: Overensstemmelsesfaktorer ift. euronorm 6

	NOx	Partikelantal
Trin 1	2,1	Fastsættes i 2016
Trin 2	1+ usikkerhedsmargin= 0,5*	Fastsættes i 2016

*Måleusikkerhed, som årligt skal vurderes og evt. justeres af EU-Kommissionen.

Yderligere indgår en overførselsfaktor (transfer function), der endnu ikke er defineret, men vil få til hensigt at normalisere yderpunkter i testen. Bilindustrien har presset på for at få denne funktion. Flere lande inklusiv Danmark har arbejdet imod at tage overførselsfunktionen med, da der ikke forelå data til at underbygge behovet, og idet den umiddelbare vurdering var, at man herved i stigende grad ville bevæge sig væk fra "faktisk kørsel".

EU-Kommissionen har tilkendegivet, at der i løbet af 2016 vil blive fremlagt yderligere forslag i motorkomiteen om tekniske specifikationer ift. koldstart, overensstemmelsesfaktor for partikelantal, hybridkøretøjer og overensstemmelsesfaktorer for kontrol af biler, som er ibrugtaget.'

Eva Kjer Hansen

/

Michel Schilling