



**Miljø- og  
Fødevareministeriet**  
Departementet

Den 26. juni 2019  
MFVM 846

## GRUNDNOTAT TIL FOLKETINGETS EUROPAUDVALG

### **om forslag til Kommissionsforordning om AES (Auxiliary Emission Strategies), adgang til køretøjets OBD- og reparationsinformation (On-Board Diagnostic) samt emissioner ved kold motorstart og brugen af PEMS (portable emission measurement systems) til måling af partikelantal for tunge køretøjer (komitesag)**

#### **KOM-dokument foreligger ikke**

#### **Resumé**

*Kommissionen har fremsat forslag om at supplere den eksisterende testprocedure ved virkelig kørsel med yderligere krav (PEMS) for tunge køretøjer (komitesag). De overordnede elementer udgøres af en overensstemmelsesfaktor for partikelantal, koldstartsregler og dokumentationskrav for brugen af emissionsstrategier. Forslaget vurderes generelt at have en lille positiv indvirkning på beskyttelsesniveauet, samt være uden nævneværdige økonomiske konsekvenser. Forslaget forventes sat til afstemning i Den tekniske Komité for motorkøretøjer den 4. juli 2019. Fra dansk side agter man på den baggrund at støtte forslaget.*

#### **Baggrund**

Kommissionen har fremsat forslag om AES (Auxiliary Emission Strategies), adgang til køretøjets OBD- og reparationsinformation (On-Board Diagnostic) samt emissioner ved kold motorstart og brugen af PEMS (portable emission measurement systems) til måling af partikelantal for tunge køretøjer.

Forslaget har hjemmel i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) Nr. 595/2009 af 18. juni 2009 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.

Forslaget behandles i en forskriftsprocedure med kontrol i Den tekniske Komité for motorkøretøjer. Hvis der er kvalificeret flertal for forslaget, forelægger Kommissionen forslaget for Rådet og Europa-Parlamentet med henblik på legalitetskontrol, der udtaler sig med henholdsvis kvalificeret og absolut flertal inden for 3 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 Den Stående Komité, forelægger Kommissionen sagen for Rådet, der udtaler sig med kvalificeret flertal inden for 2 måneder. Kommissionen underretter samtidig Europa-Parlamentet. Hvis Rådet vedta-

ger forslaget eller ikke udtaler sig indenfor fristen, skal forslaget sendes til Europa-Parlamentet til legalitetskontrol. Kommissionen vedtager forslaget, hvis Europa-Parlamentet ikke indenfor en frist på 4 måneder har gjort indsigelse mod forslaget.

Forslaget forventes sat til afstemning i Den tekniske Komité for motorkøretøjer den 4. juli 2019.

### **Formål og indhold**

Forslaget vedrører typegodkendelsesregler for nye tunge køretøjer. De forslås at træde i kraft for nye typer den 1. januar 2021 og for alle nye køretøjer 1. januar 2022. For køretøjer med styret tænding (gas) eller dobbeltbrændstofmotorer foreslås en længere indfasningstid, således at kravene træder i kraft 1. januar 2023 for nye typer og 1. januar 2024 for alle nye køretøjer med styret tænding.

Kommissionen ønsker med forslaget at introducere regler for brug af AES-udstyr, således at reglerne for tunge køretøjer bringes på linje med reglerne for lette køretøjer. Med forslaget skal bilfabrikanten overfor den typegodkendende myndighed deklarere hvilke emissionsstrategier og software, der anvendes til motorstyringen og røgrensningsudstyret. Forslaget indebærer ligeledes, at referencer til krav om reparationsinformation opdateres, således at det bliver med reference til den nye typegodkendelsesrammeforordning 2018/858/EU.

Der bliver med forslaget introduceret nye koldstartemissionstest for tunge køretøjer ved faktisk kørsel (PEMS) og tilhørende overensstemmelsesfaktor efter følgende princip. Koldstart vægtes som 14 % af turen og forholdes til andelen af "varm" operation, der udgør den resterende 86 %. Koldstart forholdes til motorkølingen og defineres ved, at denne har en temperatur på lig med eller over 30° C - 70° C. Varm operation er defineret ved en temperatur over 70° C.

Endeligt indebærer forslaget, at der fastsættes en overensstemmelsesfaktor for partikel antal på 1,63 ved faktisk kørsel. Overensstemmelsesfaktoren fastsættes på baggrund af en studie af JRC (Kommissionens Joint Research Center), der har fundet at denne procentdel udgør usikkerheden ved måleinstrumenterne ved målinger ved faktisk kørsel.

### **Europa-Parlamentets udtalelser**

Europa-Parlamentet vil få forelagt sagen som et led i forskriftsproceduren med kontrol med henblik på legalitetskontrol.

### **Nærhedsprincippet**

Da formålet vedrører realiseringen af det indre marked, og idet forslaget vedrører en indsats overfor grænseoverskridende luftforurening, finders det fra dansk side, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

### **Gældende dansk ret**

Kommissionsforordning 2011/582/EU har direkte retsvirkning for Danmark og nærværende forslag er en ændring heraf.

### **Konsekvenser**

Detailforskrifter for køretøjer indeholder henvisning til Europa Parlamentet og Rådets forordning 2009/595/EF 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.

Kommissionens forordning 2011/582/EF gennemfører Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 om typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer med hensyn til emissioner fra tunge erhvervskøretøjer (Euro VI) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer. Nærværende forslag er en ændring af Kommissionsforordningen, som har direkte retsvirkning for Danmark.

Der eksisterer allerede en partikelantalsgrænseværdi for tunge køretøjer i forordning 2009/595/EF.

Der er efterfølgende udviklet en PEMS (portable emission measurement systems) testmetode, hvor de tunge køretøjer testes ved faktisk kørsel. Der er overensstemmelsesfaktorer for næsten alle forureningskomponenter på nær partikelantal, som Kommissionen med forslaget ønsker at medtage. Disse test foretages derfor allerede og vil kun omfatte måling af et yderligere stof. Nye Euro VI tunge køretøjer vurderes som følge af indførelsen af partikelantalsgrænseværdien at have et effektivt partikelfilter. Indførelsen af yderligere test af partikelantal vil som udgangspunkt underbygge dette. Forslaget vurderes dermed ikke at medføre nævneværdige erhvervsøkonomiske konsekvenser.

Det vurderes, at forslaget ikke medfører væsentlige erhvervsadministrative konsekvenser, idet der ikke er bilproducenter eller akkrediterede institutioner, der kan foretage afprøvning af luftemissionskravene under nærværende forordning i Danmark.

Forslaget vurderes ikke at have væsentlige statsfinansielle konsekvenser.

Forslaget skønnes at have en lille positiv virkning for beskyttelsesniveauet i Danmark, idet der fastsættes en testprocedure, som sikrer overholdelse af grænseværdier plus overensstemmelsesfaktor ved faktisk brug af bilerne.

### **Høring**

Forslaget har været i høring i EU Miljøspecialudvalget.

Bilbranchen (under Dansk Industri) har svaret, at de ingen bemærkninger har.

### **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.

### **Regeringens foreløbige generelle holdning**

Det anses fra dansk side relevant at få opdateret testmetoden for tunge køretøjer for at sikre mere sammenlignelige regler for lette og tunge køretøjer.

Det vurderes fra dansk side, at marginen for afvigelse skal være så lille som muligt, men at der må accepteres en mindre afvigelse, som følge af usikkerheder forbundet med testen, såsom måleinstrumenternes målenøjagtighed både hvad gælder koldstart og overensstemmelsesfaktor for partikelantal.

Det vurderes ligeledes, at ikrafttrædelse af nye testprocedurer bør ske tidligst muligt, men med hensyntagen til at typegodkendelsesmyndigheder og bilfabrikanter kan nå at indrette sig på kravene.

Fra dansk side agter man på den baggrund at støtte forslaget.

### **Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg**

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.

