

NOTAT

Miljø- og Fødevareministeriet
Departementet

EU og internationalt
J.nr. 2015-1359
Ref. Kaasm/masch
Den 28. september 2015

SAMLENOTAT

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og forordning (EF) nr. 595/2009 for så vidt angår nedbringelse af forurenende emissioner fra vej køretøjer

KOM(2014)28

1. Resumé

Formålet med forslaget er dels at opdatere de eksisterende bemyndigelser til Kommissionen i overensstemmelse med Lissabontraktatens artikel 290 om delegerede retsakter og dels at tillægge Kommissionen en række nye beføjelser til at vedtage delegerede retsakter.

De italienske og luxembourgske formandskaber har i de seneste kompromistekster af 8. december 2014 og 25. september 2015 søgt at sikre parallelitet i de delegationer og ændringer, der foreslås for henholdsvis tunge og lette køretøjer. Der er således en række nye bestemmelser gældende for forordningen for tunge køretøjer. Endvidere har formandskabet i kompromisteksten i vid udstrækning tilpasset bemyndigelserne til Kommissionens brug af beføjelser via henholdsvis delegerede retsakter, gennemførelsesretsakter og almindelig lovgivningsprocedure. Forslaget har været i almindelig høring i marts 2014 og i høring i specialudvalget vedr. miljø fra den 9. juli 2014 til den 15. august 2014. Forslaget har ikke i sig selv lovgivningsmæssige, samfundsøkonomiske eller statsfinansielle konsekvenser for Danmark. Forslaget berører kun i et lille omfang det eksisterende beskyttelsesniveau.

Det er Regeringens foreløbige holdning, at:

- beføjelsen til fastsættelse af grænseværdier kun bør tillægges Kommissionen, såfremt dette sker inden for rammerne af Lissabon-traktatens art. 291 om gennemførelsesretsakter, der indebærer, at Kommissionens reguleringsforslag forhandles blandt medlemslandene i komiteprocedure
- beføjelsen til udstedelse af delegerede retsakter generelt alene overføres til Kommissionen for en tidsbegrænset periode
- der ikke skal slækkes på allerede fastsat miljøregulering, heller ikke for at fremme bestemte teknologier. De fastsatte grænseværdier er begrundet i et ønsket beskyttelsesniveau, som ikke bør slækkes.

2. Baggrund

Kommissionen har vedtaget ovennævnte forslag, som den 3. februar 2014 blev oversendt til Repræsentationen i dansk sprogversion.

Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 114 vedr. det indre marked og skal behandles efter proceduren for den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294.

3. Formål og indhold

Kommissionen har fremsat forslaget med henblik på at ændre forordningerne 715/2007 og 595/2009, for så vidt angår nedbringelse af forurenende emissioner fra henholdsvis lette køretøjer (person- og varebiler) og tunge køretøjer (lastbiler og busser).

Det centrale element i forslaget vedrører udvidelse og tilpasning af de lovgivningsbeføjelser, Kommissionen er tillagt i forordning 715/2007 om emissioner fra person- og varebiler i overensstemmelse med de nye bestemmelser herom i Lissabon-traktaten artikel 290 om delegerede retsakter.

Herudover indeholder forslaget enkelte forslag til indholdsmæssige ændringer af forordningerne af lette og tunge køretøjer.

Forslagets Artikel 1 - Ændring af forordning 715/2007 om emissioner fra person- og varebiler

Forordning 715/2007 udgør den overordnede ramme for Kommissionens arbejde med reduktion af emissioner fra lette køretøjer. Til brug for Kommissionens fremadrettede arbejde hermed indeholder forslaget dels en række nye lovgivningsbeføjelser til Kommissionen og tilpasser dels en række eksisterende - lovgivningsbeføjelser til Kommissionen på følgende områder:

1. Vedtagelse af nærmere regler for anvendelsen af referencemasse og tilladt totalmasse ved prøvning. (ændring af **art. 2 stk.2**)
2. Vedtagelse af ændrede procedurer, prøvninger og forskrifter for den prøvning (test cycle), køretøjet skal gennemføre for at demonstrere overholdelse af grænseværdier inden markedsføring, således at disse til enhver tid reflekterer faktisk kørsel (real driving emissions). (ændring af **art.5 stk. 3 og art. 14 stk.3**)
3. Vedtagelse af specifikationer for OBD-systemer (On Board Diagnostic). (ændring af **art.8**)
4. Krav til information om den samlede masse CO₂-emissioner i typeattesten. (ændring af **art. 14 stk.1**)
5. Hævelse eller helt fjernelse af grænseværdien for de totale kulbrinter (THC). (ændring af art. **14 stk.1**)
6. Fastsættelse af ny grænseværdi for NO₂ (ændring af **art.14 stk.4**)
7. Fastsættelse af nye krav til køretøjers emissioner ved koldstart (ændring af **art.14 stk.5**)
8. Justering af grænseværdien for partikelmasse og - antal (ændring af **art. 14 stk.2**)
9. Gennemførelse af ændret procedure for måling af partikler og partikelantal (ændring af **art. 14 stk.2**)
10. Udøvelse af delegationen (ny artikel **14a**)

Ad.1 - Referencemasse – ændring af artikel 2 – Ny beføjelse med specificeret indhold

Der er i de gældende regler fastsat en referencemasse på 2610 kg for køretøjer, der afgør, om de skal typegodkendes som et let eller tungt køretøj. Referencen kan på fabrikantens anmodning forhøjes til 2840 kg. I varebilssegmentet er der visse lastbilslignende køretøjer, og afhængig af køretøjets opbygning kan det oprindeligt samme køretøj falde ud på begge sider af den angivne referencemassegrænse. Det betyder, at der til brug for det samme oprindelige køretøj skal udvikles to versioner af samme motor, som er typegodkendt til brug for henholdsvis tunge og lette køretøjer. Motorfabrikanter finder det særdeles omkostningstungt, at samme produkt (motor) skal godkendes efter to forskellige regelsæt, uden at der i øvrigt opnås åbenlyse miljøforbedringer.

Kommissionen foreslår derfor, at den får beføjelse til – via en delegeret retsakt – at vedtage regler om, at de køretøjer i klasse M1, M2, N1 og N2, som defineret i bilag II i direktiv 2007/46/EF med en referencemasse på over 2610 kg og en totalmasse på højst 5.000 kg, kan godkendes efter forskrifter for lette køretøjer.

Formandskabet foreslår, at Kommissionen – som en ny beføjelse – bemyndiges til, via en *gennemførelsesretsakt*, at kunne vedtage de detaljerede regler vedr. referencemasse, samt til fremover at kunne ændre de nærmere regler for anvendelsen af disse køretøjsklasser for navnlig at sikre, at der tages tilstrækkeligt hensyn til køretøjets faktiske operationelle masse.

Ad. 2 - Krav og prøvninger - ændringer af artikel 5 og artikel 14 stk.3 (ændret beføjelse)

Kommissionen har efter forordningens art. 5 stk.3 bemyndigelse til, at reglerne vedr. de specifikke procedurer, prøvninger og krav, som gælder for typegodkendelsen af person- og varebiler, kan ændres via komitébehandling efter forskriftsprocedure med kontrol. Parallelt hermed skal Kommissionen efter samme procedure løbende tilpasse prøvningen ('test cycles'), der anvendes ved emissionsmåling, så den reelt afspejler faktisk kørsel. Kommissionen har foreslået at beføjelserne ændres til delegerede retsakter, men *formandskabet foreslår at fastholde Kommissionens bemyndigelse som gennemførelsesretsakter*

Ad. 3 - Adgang til reparation og vedligeholdelsesinformationer – ændring af artikel 8 (ændret beføjelse)

Kommissionen foreslår, at den eksisterende bemyndigelse til at vedtage definitioner og opdatere tekniske specifikationer for, hvordan OBD-systemer samt reparations- og vedligeholdelsessystemer skal stilles til rådighed, overføres til delegerede retsakter. Formandskabet foreslår derimod, at bemyndigelsen overføres som gennemførelsesretsakter.

OBD udstyr (On Board Diagnostic) er emissionsbegrænsende udstyr. OBD-systemer er vigtige for emissionsbegrænsningen. Det identificerer, registrerer og fortæller chaufføren om forskellige typer forringelser eller fejl, herunder filtreringsprocesser og kontinuerlige regenerationsprocesser på systemerne i hele køretøjets livscyklus.

Ad.4-9 - Ny fastsættelse af grænseværdier – ændring af artikel 14 – ændrede beføjelser i stk. 2 og 3 og nye beføjelser i stk.1,4 og 5

Ændrede beføjelser i artikel 14, stk. 2 og 3:

Forordningens artikel 14 stk. 2 og 3 indeholder i dag en række bemyndigelser til Kommissionen til via forskriftsproceduren med kontrol at ændre eksisterende bestemmelser for:

- Justering af grænseværdien for partikelmasse og indføre partikelantalsgrænseværdier således, at grænseværdierne så vidt muligt korrelerer for benzin- og dieseldrøjetøjer.
- Gennemførelse af ændret procedure for måling af partikler og partikelantal ved vurdering af grænseværdien som opfølgning på, at FN/ECEs program om partikelmåling forventes afsluttet inden for de kommende år.
- Overvågning af de procedurer og prøvninger, som anvendes til emissionsmåling, så de afspejler de emissioner, der er forårsaget af den faktiske trafik på vejene.

Kommissionen havde i sit forslag foreslået disse beføjelser overført som delegerede retsakter. Formandskabet foreslår i stedet, at disse tre bemyndigelser overføres som gennemførelsesretsakter. Kommissionen og formandskabet er enige om, at samtlige bemyndigelser skal foretages uden at sænke miljøbeskyttelsesniveauet.

Nye beføjelser i artikel 14, stk. 1, 4 og 5:

Kommissionens forslag indeholder derudover ændringer af artikel 14 stk.1, stk.4 og stk.5, som tidligere kun har kunnet besluttes via den almindelige lovgivningsprocedure ved behandling i Rådet og Europa-Parlamentet og dermed ikke var en beføjelse for Kommissionen. Kommissionen ønsker fremover en ny beføjelse til at kunne ændre forordningen via delegerede retsakter.

Formandskabet ønsker derimod, at disse nye lovgivningsbeføjelser til Kommissionen udmøntes gennem dels gennemførelsesretsakter, dels delegerede retsakter og dels den almindelige lovgivningsprocedure. Konkret foreslår formandskabet at bemyndige Kommissionen til:

- 1) At udstede regler om at:
 - lade metan-emissioner indgå i den samlede opgørelse af CO₂-emissionerne i typeattesten via gennemførelsesretsakter.
 - hæve eller helt fjerne grænseværdien for de totale kulbrinter (THC) for køretøjer med styret tænding via delegerede retsakter.
 - fastsætte nye krav til køretøjer ved koldstart, da CO og THC grænseværdierne (overført fra euro 3 regulering) synes forældede, via den almindelige lovgivningsprocedure.
- 2) At evaluere hensigtsmæssigheden i evt. at fastsætte en særskilt grænseværdi for NO₂ i tillæg til den eksisterende grænseværdi for NO_x på baggrund af en vurdering af indvirkningen og af den tekniske gennemførlighed og på den baggrund fremlægge et forslag til Rådet og Parlamentet via den almindelige lovgivningsprocedure.

Ad. 10 (ændret beføjelse)

Kommissionen ønsker i sit forslag en tidsbegrænset delegation. Formandskabet foreslår derimod, at udøvelsen af delegationen begrænses til en femårig periode, hvorefter Kommissionens brug af delegerede bemyndigelser evalueres. Perioden bliver godkendt for endnu fem år, medmindre Rådet eller Europa Parlamentet gør indsigelse.

Forslagets Artikel 2 - Ændring af forordning 595/2009 om emissioner fra tunge køretøjer:

Forslaget til ændring af forordningen om tunge køretøjer indeholder en indholdsmæssig ændring og en række konsekvensrettelser af ændringen af forordningen for lette køretøjer:

Indholdsmæssig ændring:

Forslaget til indholdsmæssig ændring af forordning 595/2009 om tunge køretøjer vedrører alene en afskaffelse af grænseværdien for ammoniak (NH₃) for benzinmotorer (tunge køretøjer med styret tænding), så denne fremover blot opretholdes for dieselmotorer.

Beføjelsesmæssige ændringer:

Formandskabets kompromistekst af 25. september 2015 søger parallelitet i de delegationer og ændringer, der foreslås for hhv. tunge og lette køretøjer, således at de beføjelsesmæssige ændringer der er foreslået for de lette køretøjer også afspejles for de tunge køretøjer. Således omfatter formandskabets kompromistekst yderligere ændringer til en række nye lovgivningsbeføjelser til Kommissionen i forordningen for tunge køretøjer nr. 595/2009 og tilpasser dels en række eksisterende lovgivningsbeføjelser til Kommissionen på følgende områder:

- a. Ændring af regler for anvendelsen af referencemasse og tilladt totalmasse ved prøvning (ændring af **artikel 2 stk. 2**).
- b. Ændring af definition af On Board Diagnostic (OBD - egendiagnosesystem) (ændring af **artikel 3 andet afsnit**).
- c. Ændringer til fabrikantens forpligtigelser om sikring af kravene til forureningsbegrænsende anordninger, overensstemmelse med kravene, holdbarhed mv. (ændring af **artikel 4 stk. 3**).
- d. Ændringer af krav til prøvninger mht. emissioner fra udstødningen mv. (ændring af **artikel 5 stk. 4**) samt ny tilføjelse om at sikre virkelig udledning reflekterer de fastsatte emissionsgrænseværdier.
- e. Ændringer om adgang til informationer om køretøjernes reparation og vedligeholdelse (OBD) (ændring af **artikel 6 stk. 2**).
- f. Ændring vedr. ny fastsættelse af grænseværdier for partikler og NO₂ (ændring af **artikel 12 stk. 1 og stk. 3**).
- g. Ændring af udvalgsprocedure og udøvelse af delegationen (**ændring af 12, ny artikel 12 a og 12b samt ændring af artikel 13**).

Ad. a - Ændringen er en konsekvensrettelse af, at Kommissionen bemyndiges i forordningen om lette køretøjer til at femlægge et forslag med en allerede nu i forordningen nærmere defineret maksimalt tilladt referencemasse. (se punkt 1 ovenfor).

Ad. b - Ændring af definition af On Board Diagnostic (OBD) (ændring af **art. 3 andet afsnit**). Formandskabets ændringsforslag indebærer, at Kommissionen tillægges beføjelse til via delegerede retsakter at ændre definitionen af OBD, og svarer til punkt 3 ovenfor for lette køretøjer.

Ad. c - Ændringer til fabrikantens forpligtigelser om sikring af kravene til forureningsbegrænsende anordninger, overensstemmelse med kravene, holdbarhed mv. (ændring af **artikel 4 stk. 3**). Formandskabet foreslår, at Kommissionen tillægges beføjelser via gennemførelsesretsakter til at kunne ændre i fabrikantens forpligtigelser vedr. forurening fra udskiftningsanordninger, holdbarhedskrav mv. En lignende bemyndigelse søges for lette køretøjer under punkt 3 ovenfor.

Ad. d - Ændringer af krav til prøvninger mht. emissioner fra udstødningen mv. (ændring af **artikel 5 stk. 4**). Kommissionen har, sammenligneligt med punkt 2 ovenfor gældende for lette køretøjer, bemyndigelse til at ændre reglerne vedr. de specifikke procedurer, prøvninger og krav, som gælder for typegodkendelsen af tunge køretøjer via komitébehandling efter forskriftsprocedure med kontrol. I Formandskabets kompromistekst foreslås Kommissionens bemyndigelse overføres som gennemførelsesretsakt.

Ad. e - Ændringer om adgang til informationer om køretøjernes reparation og vedligeholdelse (OBD) (ændring af **artikel 6 stk. 2**), hvor formandskabet foreslår bemyndigelse til Kommissionen til via gennemførelsesretsakter at kunne vedtage tekniske specifikationer relateret til køretøjets OBD system og den information, systemet skal stille til rådighed.

Ad. f - Ændring vedr. ny fastsættelse af grænseværdier for partikler og NO₂ (ændring af **artikel 12 stk. 1 og stk. 3**), som kan sammenlignes med punkt 4-9 ændring af artikel 14 stk. 2 og 3 gældende for lette køretøjer. Der er i dag en række bemyndigelser til Kommissionen til via forskriftsproceduren med kontrol at ændre følgende bestemmelser:

1) Indførelse af grænseværdier baseret på partikelantal (ultrafine partikler) som supplerende kontrol med partikelemissioner, når FN/ECEs program om partikelmåling er afsluttet. Her foreslår formandskabet, at den eksisterende bemyndigelse vedr. opfølgning på FN/ECEs program om partikelmåling ændres således, at Kommissionen fremover bemyndiges til at kunne anvende delegerede retsakter.

2) Vedtagelse af en fremgangsmåde for måling af partikelantal. Her foreslår formandskabet, at Kommissionens eksisterende beføjelse vedrørende fremgangsmåden, hvorefter partikelantal måles, overføres som gennemførelsesretsakter.

3) Fastsættelse af en grænseværdi for NO₂, som en delmængde af NO_x. Her foreslår Formandskabet, at Kommissionens eksisterende beføjelse til at kunne fastsætte en NO₂ grænseværdi, som en delmængde af den samlede NO_x emission, fremover ikke skal delegeres, men fremover vedtages gennem den almindelige lovgivningsprocedure.

Ad. g - Ændring af udvalgsprocedure og udøvelse af delegationen (ændring af 12, ny artikel 12 a og 12b samt ændring af artikel 13). Formandskabets forslag til udøvelse af delegationen er identisk med det, der er beskrevet i punkt 10 for lette køretøjer. I Artikel 12b foreslås delegationen udøvet sådan, at hver beføjelse afstedkommer en separat delegeret retsakt. Ændring af artikel 13 er en opdatering af de beskrevne regler for komitéproceduren og er også enslydende med forslaget for lette køretøjer.

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentets Miljøudvalg stemte den 23. september 2015 om ordførerens rapport med henblik på opstart af trilog forhandlinger med Rådet. Europa-Parlamentet vedtog i den forbindelse en række ændringsforslag, vedrørende:

- Forhøjelse af den tilladte maksimale referencemasse ved typegodkendelse.
- Krav til den samlede masse CO₂-emissioner i typeattesten.
- Fastsættelse af en "overensstemmelses faktor", der ikke må overskrides i test ved faktisk kørsel (real driving emissions), og at denne faktor så vidt muligt afspejler grænseværdien samt ikrafttrædelsesdatoer.
- Fastsættelse af en NO₂ grænseværdi som delmængde af NO_x.
- Tidsbegrænsning vedr. delegeret retsakter.
- Et ønske om at fremme eco-driving ved hjælp af krav om "fuel consumption meter" eller "gear shift indicators".

Europa Parlamentet lægger sig tæt op ad Kommissionen for så vidt angår bemyndigelser til at benytte delegerede retsakter efter traktatens artikel 290.

5. Nærhedsprincippet

Regeringen finder, at Kommissionens forslag er i overensstemmelse med nærhedsprincippet, da forslaget alene vedrører ændringer til eksisterende EU-regulering.

6. Gældende dansk ret

Regulering af emissioner fra vejgående køretøjer er fuldstændigt harmoniseret, og lovgivningen er baseret på forordninger med direkte retsvirkning.

7. Konsekvenser for Danmark

Forslagets lovgivningsmæssige konsekvenser:

Forslaget medfører ingen lovgivningsmæssige konsekvenser for Danmark.

Forslagets økonomiske og erhvervsadministrative konsekvenser:

Forslaget medfører ikke i sig selv økonomiske eller erhvervsadministrative konsekvenser. Kommissionens brug af de foreslåede beføjelser vil dog kunne påvirke motorfabrikanter og bilfabrikanter. Der vil blive taget stilling hertil i takt med de konkrete reguleringer, Kommissionen vælger at fremlægge.

Motorfabrikanter vurderes dog at få færre udgifter til typegodkendelse i forbindelse med ændringer af krav til referencemasse.

Statsfinansielle og statsøkonomiske konsekvenser

Der er ingen statsfinansielle konsekvenser af forslaget.

Beskyttelsesniveau:

Forslaget vedrørende forordningen om lette køretøjer omhandler bemyndigelser til Kommissionen til at kunne vedtage delegerede retsakter på en række punkter og påvirker som sådan ikke det gældende beskyttelsesniveau. For de bemyndigelser, der berører udledninger, er det eksplicit gengivet i forslaget, at det nuværende beskyttelsesniveau ikke må slækkes.

For den del af forslaget, der vedrører forordningen om tunge køretøjer, vurderer Miljøstyrelsen, at det vil indebære en lille negativ påvirkning af beskyttelsesniveauet, hvis der slækkes på visse allerede besluttede grænseværdier THC (totale kulbrinter) og ammoniak (NH₃).

8. Høring

Forslaget har været udsendt i almindelig høring med frist for kommentarer tirsdag den 18. marts 2014. Dansk Miljøteknologi har afgivet høringssvar.

Dansk Miljøteknologi støtter at tillægge Kommissionen beføjelser til via delegerede retsakter, og uden at sænke beskyttelsesniveauet, at foretage de i forslaget nævnte ændringer af forordningen. Hertil lægger Dansk Miljøteknologi vægt på miljøteknologisk udvikling med henblik på at sikre opfyldelsen af de prioriterede mål sammen med en skærpet håndhævelse af EU's regler i medlemslandene.

Sagen har endvidere været forelagt specialudvalgene for transport og miljø fra den 9. juli 2014 til den 15. august 2014, hvor der er kommet tre høringssvar:

Dansk Energi og Olieforum finder det afgørende, at der ikke slækkes på allerede fastsat miljøregulering for at fremme bestemte teknologier, og støtter således regeringens indstilling, som den kommer til udtryk i rammenotatet.

Dansk Transport og Logistik hæfter sig ved, at regeringen ønsker at basere reguleringen på et ønsket beskyttelsesniveau og derved ikke sigter mod at tilgodese særlige teknologier. DTL støtter, at reglerne overordnet set bør være teknologineutrale, men omvendt er mulighederne for anvendelse af gas i tung trafik ved at blive undersøgt i Danmark ud fra målsætningen om at mindske CO₂ belastningen. På den baggrund opfordrer DTL til, at regelsættene for klima/CO₂ og Luftkvalitet/emissioner koordineres på en måde, så det bliver muligt for markedet at udvikle hensigtsmæssige teknologier og løsninger.

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Kommissionen præsenterede forslaget 13. marts 2014, hvor alle medlemsstater stillede spørgsmål ved omfanget af delegerede retsakter med henvisning til, at en række af disse vedrører elementer af væsentlig karakter og derfor bør forhandles under inddragelse af medlemsstaterne i komitéprocedure.

Delegationerne har været generel genstand for drøftelse også senere, hvorfor der i kompromisteksten er ændret en del i, hvilke beføjelser Kommissionen foreslås givet. De substantielle ændringer blev generelt positivt modtaget, men et mindretal af lande stillede spørgsmål ved at lempe emissionsnormen for tunge køretøjer med henblik på at tilgodese et nichemarked.

Visse medlemslande har i løbet af forhandlingerne givet udtryk for, at de ønsker, at der sættes en konkret grænseværdi for NO₂ i udstødningsgasserne i forbindelse med ændringerne af selve forordningerne og at dette således ikke først skal ske senere via beføjelserne til Kommissionen.

10. Regeringens foreløbige generelle holdning

Generelt har Kommissionen i de gældende forordninger allerede vide beføjelser til at iværksætte regulering efter forskriftsproceduren med kontrol, som indebærer, at medlemslandene tager stilling til Kommissionens konkrete udspil i den tilpasningskomité, der er nedsat i henhold til forordningerne. Forordningernes bestemmelser herom er vedtaget med dansk støtte.

Overgang til proceduren for delegerede retsakter indebærer bl.a., at Kommissionens konkrete reguleringsudspil ikke vil blive genstand for forhandling blandt medlemslandene i motorkomitéen, men vil blive forelagt direkte for Rådet og Europa-Parlamentet til beslutning om vedtagelse eller forkastelse. En delegeret retsakt vil således være gældende, medmindre den forkastes i Rådet af et kvalificeret flertal af medlemslande eller af et absolut Parlamentsflertal.

Nærværende forslag overfører – med henvisning til bestemmelserne i Lissabontraktaten - forordningens forskriftsprocedurebemyndigelser til fremover at skulle udøves via delegerede retsakter, hvilket regeringen ikke entydigt kan støtte.

For så vidt angår forslaget om tunge køretøjer, er det endvidere regeringens holdning, at der ikke skal slækkes på allerede fastsat miljøregulering, heller ikke for at fremme bestemte teknologier (fx gasdrevne køretøjer). De fastsatte grænseværdier er begrundet i et ønsket beskyttelsesniveau, som ikke bør slækkes.

Regeringens stillingtagen til de konkrete forslag til ændring af Kommissionens lovgivningsbeføjelser kan opgøres, som følger:

Ad 1 (lette køretøjer) – og Ad a (tunge køretøjer) - Referencemasse – ændring af artikel 2 i forordningen om lette køretøjer og konsekvensrettelse i forordning om tunge køretøjer – Ny beføjelse

Regeringen støtter vedtagelse via delegerede retsakter af de i forslaget nærmere regler for anvendelse af referencemasse (ændring af art. 2 stk. 2 i forordning om lette køretøjer), da beskyttelsesniveauet ikke synes påvirket, og det letter byrder ifm. godkendelser for erhvervet. Endvidere finder Danmark, at typegodkendelser, der tilgodeser køretøjets faktiske masse, er et positivt skridt frem mod at afspejle køretøjets udledninger i brugsfasen/ved faktisk kørsel.

Ad 2 (lette køretøjer) og Ad c og d (tunge køretøjer) - Krav og prøvninger – ændringer af artikel 5 og artikel 14 stk.3 for lette køretøjer samt artikel 5 stk. 4 for tunge køretøjer

Regeringen støtter vedtagelse gennem gennemførelsesretsakter.

Regeringen vil lægge vægt på, at Kommissionens beføjelse i forhold til ændring af eksisterende procedurer, prøvninger og forskrifter for den prøvning (testcyklus), køretøjet skal gennemføre for at demonstrere overholdelse af grænseværdier med henblik på at opnå overensstemmelse med faktisk kørsel, fremover bør besluttes via proceduren for gennemførelsesretsakter med tilhørende komitébehandling. Grænseværdier og testmetoder hænger nøje sammen. En ”let” test gør det nemmere at overholde en grænseværdi. Det er derfor vigtigt, at Kommissionen holdes fast på målet om, at det er den faktiske kørsel, der skal afspejles i test.

Dette gør sig gældende for CO₂-udledninger såvel som udledning af luftforurening. Tilsvarende finder regeringen det vigtigt, at BAT (bedste tilgængelige teknologi) indgår i vurderingen af teknisk gennemførlighed. Endeligt finder Danmark, at det over for Kommissionen skal indskræpes, at ændringer i testmetoder, referencebrændstoffer mv. ikke må slække beskyttelsesniveauet og ikke må fremme nicheteknologier, der slækker på allerede gennemførte krav.

Testcyklusser er grundlæggende elementer i reguleringen af udledningen fra køretøjer, hvor der i dag er vanskeligheder med overholdelse af visse grænseværdier ved faktisk kørsel.

Tekniske retningslinjer for prøvning, vejledninger o.lign., der ikke påvirker beskyttelsesniveauet, kan efter Regeringens holdning besluttes af Kommissionen efter proceduren for delegerede retsakter.

Ad 3 (lette køretøjer) og Ad b og e (tunge køretøjer) - Reparation og vedligeholdelsesinformationer (ændring af artikel 8)

Danmark støtter, at Kommissionen via gennemførelses retsakter kan vedtage definitioner og tekniske specifikationer af OBD-systemer, der overvåger det emissionsbegrænsede udstyr.

Hvad angår ændring af definitioner i forordningerne og dermed fastsættelsen af reguleringens rækkevidde, er det regeringens holdning, at den almindelige lovgivningsprocedure bør anvendes, og at det, såfremt der udmøntes beføjelse til at ændre på sådanne elementer, sikres, at ændringer ikke vil slække beskyttelsesniveauet og kun kan gennemføres efter forskriftsproceduren med kontrol, som indebærer, at medlemslandene tager stilling til Kommissionens konkrete udspil i den tilpasningskomité, der er nedsat i henhold til forordningen.

Ad 4-9 (lette køretøjer) og Ad f (tunge køretøjer)- Ny fastsættelse af grænseværdier – (ændring af artikel 14 samt nye beføjelser i stk. 1, 4 og 5)

Det er Regeringens holdning, at justering i grænseværdier eller i testmetoder med direkte effekt for udmøntning af grænseværdier som udgangspunkt bør besluttes via almindelig lovgivningsprocedure, men som minimum skal besluttes via proceduren for gennemførelsesretsakter, da disse forhold anses for væsentlige.

De eksisterende beføjelser i artikel 14 vedr. partikelkrav til køretøjer samt fastsættelse af partikelantalsgrænseværdier kan betragtes som væsentlige, da denne grænseværdi er betydende for, om køretøjet anvender partikelfilter. Beføjelsen er konkret formuleret, og der er indbygget en deadline for Kommissionen i forhold til senest ved ikrafttrædelse af euro 6 at vedtage disse retsakter.

Ny beføjelse vedrørende at lade metan indgå i CO₂-typeattesten betragtes som en stramning af denne regulering og kan for så vidt støttes, dog betinget af, at dette ikke betyder, at metan udgår som element i THC-grænseværdien.

Danmark vil lægge vægt på, at fastsættelse af THC-grænseværdien fortsat besluttes af Rådet og Europa-Parlamentet i den almindelige lovgivningsprocedure. Hovedbegrundelsen for at ændre denne grænseværdi er at fremme én teknologi, gaskøretøjer, der ikke kan overholde den nuværende grænseværdi for THC.

Det er regeringens holdning, at reguleringen ikke sigter mod at tilgodese særlige teknologier, men fastsætter et ønsket beskyttelsesniveau, som fabrikanter må leve op til. Danmark vil således lægge vægt på, at beføjelsen ikke overgives til EU-Kommissionen.

Ændring af koldstartsreglerne bør ske via gennemførelsesretsakter, hvor EU-Kommissionens reguleringsforslag forhandles blandt medlemslandene i komitéprocedure.

Koldstartsreglerne er forældede, og Danmark støtter derfor, at EU-Kommissionen tillægges beføjelse til at ændre reglerne således, at de afspejler bedst tilgængelige teknologi. Koldstart anses som et mere væsentligt element af reguleringen af emissioner særligt i Norden, og regeringen støtter derfor ikke EU-Kommissionens forslag om regulering via delegerede retsakter.

Det er Regeringens holdning, at beføjelsen til fastsættelse af grænseværdier bør være genstand for den almindelige lovgivningsprocedure og kun kan tillægges EU-Kommissionen via gennemførelsesretsakter, der indebærer, at EU-Kommissionens reguleringsforslag forhandles blandt medlemslandene i komitéprocedure.

Regeringen ønsker desuden, at en sådan særskilt grænseværdi for NO₂ fastsættes så hurtigt som muligt.

Endeligt finder Regeringen indførelse af en indikator for brændstofforbrug eller gearskifte positiv, da den har til hensigt at fremme energirigtig kørsel og end regeringen helst ser sådanne bestemmelser fastsat som gennemførelsesretsakter.

Ad 10 (lette køretøjer) og Ad 9 (tunge køretøjer) – Ændring af udvalgsprocedure og udøvelsen af delegationen.

Med hensyn til de foreslåede generelle retningslinjer for udstedelse af delegerede retsakter ønsker Regeringen, at beføjelsen hertil alene overføres til EU-Kommissionen for en tidsbegrænset periode, således at der jævnligt vil skulle foretages en evaluering af EU-Kommissionens anvendelse af de konkrete beføjelser.

11. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg

Folketingets Europaudvalg blev orienteret om sagen gennem et grund- og nærhedsnotat oversendt den 11. juni 2014.