

GRUNDNOTAT

Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer med hensyn til emissioner fra tunge erhvervskøretøjer (Euro VI) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer

KOM(2007)851

Resumé

Forslaget indeholder skærpede krav (Euro VI) til udstødningsgasser og partikler fra tunge køretøjer med ikrafttrædelse i 2013. Det væsentligste element i forslaget er, at der indføres krav til partikeludslip, som med den nuværende teknologi vil forudsætte anvendelse af partikelfiltre på nye køretøjer. Der foreslås samtidig en 80 % skærpelse af gældende krav til udslip af kvælstofoxider (NO_x) og en 70 % skærpelse af kravene til udslip af kulbrinter (HC) fra dieselmotorer. Vedtagelse af forslaget forventes at medføre en forøgelse af produktionsprisen på dieseldrevne køretøjer på 20-30.000 kr afhængig af køretøjets størrelse, svarende til en samlet merudgift i Danmark af størrelsesordenen 120-180 mio. kr. pr år. En cost-benefit beregning viser, at forslaget medfører et samfundsøkonomisk overskud.

1. Status

Kommissionen vedtog den 21. december 2007 ovennævnte forslag og oversendte til Rådet og Parlamentet den 9. januar 2008. Forslaget har hjemmel i traktatens artikel 95 (harmonisering vedrørende det indre marked), og skal vedtages efter proceduren om fælles beslutningstagen i traktatens artikel 251.

Grundnotat er oversendt til Folketinget den 31. januar 2008.

Forslaget er endnu ikke behandlet i Europa Parlamentet.

Forslaget blev præsenteret i Rådets arbejdsgruppe den 14. januar 2008. Det slovenske formandskab forventer, at opnå en 1. læsning i Rådet under dets ledelse. Punktet er på dagsordenen for Rådsmøde (miljø) den 3. marts m.h.p. politisk debat.

2. Formål og indhold

Formål

Kommissionen angiver, at formålet er at fastsætte harmoniserede produktnormer for fremstilling af motorkøretøjer for at sikre et velfungerende indre marked samtidigt med, at der sikres et højt miljøbeskyttelsesniveau med hensyn til luftforurenende stoffer.

Kommissionen anfører, at selvom luftkvaliteten er blevet bedre i løbet af de sidste 10 år har

luftforureningen fortsat en skadelig indvirkning på menneskers sundhed. Kommissionen peger på skærpede krav til tunge køretøjers udslip af partikler og af stoffer, der fører til dannelse af ozon (HC og NO_x) som en af de vigtigste foranstaltninger til forbedring af luftkvaliteten.

Den foreslåede retsakt er en forordning. Tidligere regler om biler og motorers forurening er udarbejdet som direktiver. Det betyder, at de nye regler ikke skal implementeres i medlemsstaternes lovgivning, men har direkte retsvirkning. Kommissionen begrundet det med, at det skaber større ensartethed og større sikkerhed for overholdelse.

Forslaget lægger op til, at en række eksisterende direktiver om emissioner fra tunge erhvervskøretøjer ophæves og indføres i forordningen.

Indhold

Det vigtigste aspekt i forslaget er, at der gennemføres en stramning i grænseværdierne for køretøjers udslip af partikler og ozondannede stoffer (NO_x og HC).

a) Partikler

For dieseldrevne køretøjer reduceres grænseværdien for partikler med 66 % i forhold til Euro V. Der er ikke krav om anvendelse af en specifik teknologi, men i realiteten vil opfyldelse af grænseværdien kræve brug af partikelfiltre.

b) Ozondannende stoffer

Med hensyn til NO_x foreslås, at Euro V-værdierne reduceres med 80 %. Det vil med den nuværende teknologi kræve brug af SCR katalysator på nye køretøjer.

Samtidig foreslås grænseværdien for HC (kulbrinter) for dieseldrevne køretøjer reduceret med 71 % og for gasdrevne køretøjer foreslås grænseværdien for metan (CH₄) reduceret med 55 %.

Grænseværdien for CO (kulilte) er uændret. Omkring 2 % af alle tunge køretøjer i EU drives af gas. De foreslåede værdier fremgår af nedenstående tabel (enhed g/kWh).

| | Drivmiddel | Euro V | Euro VI | Reduktion (%) |
|-----------------|------------|--------|---------|---------------|
| Partikler | Alle | 0,03 | 0,01 | 66 % |
| NO _x | Alle | 2,0 | 0,4 | 80 % |
| HC | (Diesel) | 0,55 | 0,16 | 71 % |
| CH ₄ | (Gas) | 1,1 | 0,5 | 55 % |

Kommissionen anfører, at de foreslåede grænseværdier er på niveau med de amerikanske regler for tunge køretøjer, der træder i kraft i 2010. Amerikanske og europæiske grænseværdier kan imidlertid ikke direkte sammenlignes, da den amerikanske regulering tillader nogle køretøjer at forurene mere end grænseværdierne, blot dette modsvares af andre køretøjer med en lavere forurening.

c) Ikrafttrædelse

Det foreslås, at reglerne om typegodkendelse af køretøjer og motorer samt om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer skal træde i kraft den 1. april 2013 for nye modeller og den 1. oktober 2014 for alle nye køretøjer og motorer. Allerede fra direktivets ikrafttrædelse (på tyvendedagen efter offentliggørelse i EU-tidende) vil der imidlertid kunne udstedes Euro VI-typegodkendelse til køretøjer og motorer, der opfylder forordningens krav.

d) Holdbarhedskrav

Holdbarhedskravet for forureningsbegrænsende udstyr (f.eks. partikelfiltre) foreslås ændret som angivet i nedenstående tabel. Kravet gælder antal kørte km eller antal år, afhængig af hvilken hændelse der først indtræffer.

| Køretøjstype | Holdbarhedskrav, Euro V | Holdbarhedskrav, Euro VI |
|---------------------------------------------------------------|-------------------------|--------------------------|
| Små lastbiler (op til 3,5 tons) Små busser (op til 5 tons) | 100 000 km / 3 år | 160 000 km / 3 år |
| Lastbiler (3,5 til 16 tons) Busser (5 – 7,5 tons) | 200 000 km / 5 år | 300 000 km / 5 år |
| Lastbiler (over 16 tons) Busser (over 7,5 tons) | 500000 km / 7 år | 700 000 km / 7 år |

De nye holdbarhedskrav betyder efter Kommissionens opfattelse i praksis, at det forureningsbegrænsende udstyr skal fungere i hele køretøjets levetid.

e) Adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformation

Forslaget indeholder endvidere krav om, at reparations- og vedligeholdelsesinformationer skal gøres tilgængelige i standardiseret form. Det sker for at sikre uafhængige værksteder adgang til denne information på lige fod med autoriserede forhandlere og reparatører.

f) Økonomiske incitament

Som i tidligere direktiver om bilforurening indgår der i forslaget en mulighed for, at medlemslandene kan anvende økonomiske incitament for at fremme en tidligere indførelse af mere miljøvenlige køretøjer. Det er angivet, at incitamenterne ikke må overstige de faktiske meromkostninger. Adgangen til at anvende økonomiske incitament omfatter også eftermontering af forureningsbegrænsende udstyr på eksisterende køretøjer.

g) Partikel antal

Det indgår i forslaget, at de foreslåede grænseværdier for partikelmasse på et senere tidspunkt skal suppleres med en grænseværdi for antallet af partikler. Ifølge Kommissionen vil en grænseværdi for partikelantal sikre anvendelse af lukkede partikelfiltre, hvorved også ultrafine partikler begrænses. Kommissionen anfører, at forskning indikerer at ultrafine partikler er særlig skadelige for helbredet.

Fremsættelsen af forslag afventer afslutningen af undersøgelser inden for rammerne af FN's Economic Commission for Europe (ECE). Det foreslås derfor at grænseværdien for partikelantal skal ske ved komitéprocedure.

h) Måling af brændstofforbrug og CO₂ udslip

Som et nyt element foreslås, at Kommissionen som en del af de tekniske forskrifter bør fastlægge procedurer til måling af CO₂-emissioner og brændstofforbrug for motorer til tunge køretøjer.

i) Grænseværdi for NO₂-udslip

Det foreslås desuden, at der på et senere tidspunkt eventuelt kan fastsættes en grænseværdi for det tilladelige niveau for andelen nitrogendioxid (NO₂) i udstødningsgassen. Det direkte udslip af NO₂ fra dieselmotorer bidrager til NO₂-forureningen, der er et særligt problem på tæt befærdede gadestrækninger.

j) Global harmonisering af prøvningsmetoder

Det foreslås at indføre globalt harmoniserede prøvningsmetoder, der er udviklet indenfor rammerne af FN's Economic Commission for Europe (ECE). Herved undgås, at et køretøj skal gennemgå forskellige prøvningsmetoder alt efter om køretøjet skal sælges i EU, USA eller Japan.

k) Komitéprocedure

Forordningen fremsættes som et led i en todelt fremgangsmåde, hvor de grundlæggende bestemmelser fastlægges af Europa-Parlamentet og Rådet efter fælles beslutningstagen, mens de tekniske specifikationer til gennemførelse af de grundlæggende bestemmelser vedtages af Kommissionen i komité-procedure. Denne fremgangsmåde blev også anvendt ved seneste revision af udstødningsnormerne for person- og varebiler i 2007. Punkterne e)-j) ovenfor foreslås vedtaget i komité procedure.

3. Nærhedsprincippet

Kommissionen angiver, at målsætningen ikke i tilstrækkeligt grad kan opfyldes gennem nationale foranstaltninger fra medlemsstaternes side pga. behovet for at undgå hindringer for det indre marked og pga. luftforureningens grænseoverskridende implikationer.

Kommissionen anfører således, at et fællesskabsinitiativ er bedre egnet til at opfylde målsætningen, fordi man derved undgår den opsplitning af det indre marked som ellers ville finde sted, såfremt produktnormer ville blive fastsat nationalt. Gennem ensartede normer for grænser for motorkøretøjers forurenende emissioner, som fastsat i forslaget, sikres en bedre luftkvalitet i EU, og der gøres en indsats mod problemet med grænseoverskridende forurening. Atmosfæriske modeller viser, at forurening, der udledes i én medlemsstat, bidrager til den forurening, der måles i andre medlemsstater, hvorfor der er behov for initiativer på EU niveau for at løse problemer med luftforurening.

Kommissionen konkluderer, at forslaget på denne baggrund er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

Da forslaget vedrører indsats overfor grænseoverskridende forurening og da formålet vedrører realiseringen af det indre marked og i øvrigt vedrører tilpasninger af allerede gældende EU lovgivning på området, finder Regeringen, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet. Regeringen kan således tilslutte sig Kommissionens vurdering.

4. Konsekvenser for Danmark

Gældende dansk ret og forslagets lovgivningsmæssige konsekvenser

Bestemmelser vedrørende forurening for biler sker i dag via Færdselsstyrelsens bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjer. De nye regler tænkes indført via en forordning, der ikke skal implementeres i dansk lovgivning, men har direkte retsvirkning. Administration af forordningen, herunder indførelse af sanktionsbestemmelser, foretages af Færdselsstyrelsen.

Forslagets økonomiske konsekvenser

Gennemførelse af forslaget vil medføre øgede produktionspriser for de omhandlede køretøjer. EU-kommissionen har vurderet, at det fremlagte forslag vil medføre en stigning i produktionsprisen for tunge motorkøretøjer på 20-30.000 kr. afhængig af køretøjets størrelse. Der indregistreres årligt omkring 6000 lastbiler og busser i Danmark. De årlige omkostninger i Danmark vurderes på denne baggrund at udgøre mellem 120-180 mio. kr.

De øgede produktionsomkostninger forventes overvæltet på bilprisen. Da der er tale om erhvervskøretøjer vil merudgifterne primært skulle dækkes af erhvervslivet. De statsfinansielle omkostninger i forbindelse med anskaffelse af køretøjer vil være beskedne.

Stat og kommuner vil få en merudgift ved indkøb af nye tunge køretøjer.

Forslagets miljømæssige konsekvenser

Kommissionen har beregnet, at det fremlagte forslag på EU-niveau i år 2020 vil medføre følgende reduktioner i udslippet af forurenende stoffer (tons), i forhold til at alle køretøjer fortsat ville opfylde Euro V:

| | Reduktion (ton) | Procent |
|-----|-----------------|---------|
| NOx | 226929 | 37 |
| PM | 3290 | 22 |

Kommissionen vurderer, at forslaget kan medføre en mindre forøgelse i udslippet af CO₂ på 2-3 % (primært fra dieseldrevne køretøjer som følge af anvendelsen af partikelfiltre). Kommissionen forventer dog, at effektivitetsforbedringer vil medføre, at forøgelsen af CO₂ udslippet bliver minimalt.

EU-Kommissionen har i sin konsekvensvurdering beregnet de samfundsmæssige omkostninger og gevinster ved forslaget i 2020. Omkostningerne består primært af øgede produktionsomkostninger til køretøjerne. De væsentligste gevinster ved forslaget er færre antal af for tidlig død samt sparede sygedage og hospitalsindlæggelser. Værdisætningen af disse gevinster (angivet som Euro pr. ton sparet forurenende stof) er den samme som anvendes i CAFE-programmet (Clean Air for Europe). Beregningerne viser, at Kommissionens forslag under de angivne forudsætninger kan antages at medføre en samfundsøkonomisk gevinst.

| | |
|--------------------------------------|-----------------------|
| Omkostninger | 954 mio. Euro |
| Gevinster | 3981 mio. Euro |
| Samlet samfundsmæssig gevinst | 3027 mio. Euro |

Beskyttelsesniveau

Forslaget vil medføre en positiv påvirkning af beskyttelsesniveauet.

Forslagets administrative konsekvenser for erhvervslivet

Forslaget medfører ingen nævneværdige administrative konsekvenser for erhvervslivet.

5. Høring

Forslaget er udsendt i almindelig høring den 17. januar 2008 med frist til den 14. februar 2008. Sagen har endnu ikke været forelagt for miljøspecialudvalget.

6. Europa Parlamentets udtalelser

Europa Parlamentet har ikke påbegyndt sin 1. læsning af forordningen endnu.

7. Forhandlingsituationen

Forslaget blev fremlagt af Kommissionen på et møde i Rådets miljøgruppe den 14. januar 2008. Egentlige forhandlinger påbegyndes i februar 2008.

8. Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen hilser Kommissionens forslag velkomment. Regeringen er enig i behovet for en regulering af emissioner fra tunge køretøjer. Regeringen vil efter høring af de af forslaget berørte parter, fremlægges sine mere konsoliderede vurderinger af forslaget i et revideret grundnotat til folketinget.