



**Miljø- og  
Fødevarerministeriet**  
Miljøstyrelsen

Miljøteknologi  
Ref. CML/MASCH  
Den 1. juni 2016  
M 63-16

---

**SAMLENOTAT**  
**Rådsmøde (transport) den 7. juni 2016**

---

2. Policy-diskussion om NOx-emissioner fra dieslbiler  
– Politisk drøftelse  
KOM-dokument foreligger ikke

*Side 2*

# NOTAT OM RÅDSMØDE (transport)

## den 7. juni 2016

---

### 1. Formandskabets diskussionspapir vedrørende NOx emissioner fra dieselbiler

---

Nyt notat.

#### **Resumé**

Formandskabet har udsendt et diskussionspapir om dieselbilers NOx forurening med henblik på politisk drøftelse blandt transportministrene den 7. juni 2016. Formandskabet peger i sit papir på behov for at minimere fortolkningsrummet i den gældende regulering, for så vidt angår forbud imod brugen af snydeanordninger og brug af undtagelsesbestemmelser, som har vist sig at være årsag til en betydeligt forøget NOx emission fra dieselbiler ift. de gældende emissionskrav.

Drøftelsen har ikke nogen direkte konsekvens for Danmark. Eventuelle efterfølgende stramninger af Euro 5/6 forordningen jf. formandskabets spørgsmål vurderes ikke at have økonomisk konsekvens for Danmark, omend en begrænset påvirkning af bilpriserne dog ikke kan udelukkes.

Regeringen lægger vægt på, at der findes effektive løsninger på, at dieselbilernes faktiske NOx emission er større end Euro 5/6 forordningens krav. De politisk fastsatte emissionsgrænseværdier skal overholdes ved almindelig kørsel, og adgangen til undtagelser skal begrænses mest muligt.

#### **Baggrund**

EU formandskabet har udsendt et diskussionspapir om dieselbilers NOx udledning, med henblik på politisk debat i Rådet (Transport) den 7. juni 2016. Baggrunden for diskussionspapiret er Volkswagens indrømmelse i efteråret 2015 om brug af snydeanordninger i en række af deres dieselbiler, samt testdata fra de seneste måneder, som viser en udpræget brug af undtagelsesmulighed i Euro 5/6 forordningen til at slå rensesystemet fra for at beskytte motorerne. Begge tilfælde betyder, at bilernes NOx emissioner ved almindelig kørsel ligger betydeligt over den emissionsgrænseværdi, der er fastsat i Euro 5/6-forordningen, og som bilerne er typegodkendt efter.

#### **Formål og indhold**

Formandskabets oplæg består af en række baggrundsinformationer samt tre specifikke spørgsmål som ministrene bedes om at tage udgangspunkt i ved drøftelsen.

I baggrundsafsnittet oplyser formandskabet bl.a., at der generelt er opnået betydelige fremskridt med reduktion af emissionerne fra vejtrafikken, men NOx reduktionerne er meget mindre end forventet. Efter Volkswagens indrømmelse om brug af snydeanordning har flere medlemsstater sat undersøgelser i gang, men indtil nu er der ikke fundet bevis for, at flere fabrikant har brugt snydesoftware. Testene viser dog en op til meget betydelig forskel mellem laboratoriemålinger af emissioner ved typegodkendelse og de faktisk målte emissioner ved almindelig kørsel. Denne forskel kan generelt tilskrives, at bilernes rensesystemer ikke altid er i funktion. For eksempel kan rensesystemet slås fra, hvis udendørstemperaturen er under 20 grader Celsius. Fabrikantene hævder, at dette gøres for at beskytte motoren. Det faktum, at rensesystemet helt eller delvist kan slukkes ved særlige udendørstemperaturer, viser tydeligt, at der er meget forskellige synspunkter om brugen af snydeanordning, selvom det formelt er forbudt i EU.

Den gældende Euro 5/6-forordning rummer allerede forbud imod brug af snydeanordninger og definerer adgangen til brug af undtagelser. Artikel 5.1 i Euro 5/6-forordningen stiller krav om, at fabrikkerne skal designe deres biler, så de under normale kørselsforhold kan overholde emissionskravene. Nye testprocedurer (RDE – real driving emissions) er under udvikling, og testkrav er allerede indbygget i forordningen, hvilket er et vigtigt skridt hen imod at reducere forureningen fra dieselmotorer. Artikel 5.2 forbyder brugen af snydeanordninger, men rummer undtagelse i situationer, hvor 1) det vurderes nødvendigt for at beskytte motoren imod skade, ulykke eller sikkerhed, 2) i opstartssituation, og 3) der hvor særlige forhold allerede er indbygget i typegodkendelsestesten.

Artikel 5.3 i Euro 5/6-forordningen har Kommissionen adgang til at vedtage tiltag omkring brugen af snydeanordninger. For at reducere bilernes emissioner og forbedre luftkvaliteten er det vigtigt, at NOx reduktionssystemer kun slås fra i helt specielle situationer. Fabrikkerne har en generel forpligtelse til at anvende bedste mulige teknologi. Fabrikkerne bør være (?) forpligtede til at bevise, hvorfor det er nødvendigt at slå rensesystemet på deres model, når andre fabrikker under samme forhold ikke behøver det. En sådan model kan fremme en bredere anvendelse af teknologierne og lede til mindre forurening og øge innovationen.

Formandskabets stiller følgende tre spørgsmål som oplæg til facilitering af drøftelsen:

- 1): Hvordan kan fortolkningsrummet, i forhold til vurdering og brug af strategier som mindsker udledningsskontrollen under bestemte betingelser, minimeres?
- 2): Er Rådet enig i, at der er et presserende behov for at få afklaret brugen af artikel 5.2, for at undgå muligt potentielt misbrug, og at Kommissionen skal bedes om at fremsætte forslag herom inden årets udgang?
- 3): Har Rådet forslag – fx brugen af 'state of art' teknologier - som Kommissionen bør tage med i deres overvejelse at passende tiltag til at reducere NOx forureningen fra køretøjer?

### **Europa-Parlamentets udtalelser**

Europa-Parlamentet skal ikke udtale sig om diskussionsoplægget.

### **Nærhedsprincippet**

Der redegøres ikke for nærhedsprincippet, idet der alene er tale om et diskussionspapir fra formandskabet.

### **Gældende dansk ret**

Euro 5/6-forordningen har direkte retsvirkning i Danmark

### **Konsekvenser**

En drøftelse af emnet i Rådet har ikke i sig selv direkte konsekvenser for Danmark.

Eventuelle senere ændringer i Euro 5/6-forordningen vil have direkte retsvirkning i Danmark, og vurderes umiddelbart ikke at kunne få økonomiske konsekvenser for hverken stat, kommuner, borgere eller virksomheder.

Det kan ikke udelukkes, at bilpriserne vil påvirkes af eventuelle stramninger i Euro 5/6-forordningen, men det vurderes at være meget begrænset.

En evt. ændring af forordningen vurderes at have positiv virkning for beskyttelsesniveauet i Danmark, idet NOx-forureningen fra dieselmotorer vil blive reduceret.

## **Høring**

Diskussionspapiret har været i høring i Miljøspecialudvalget fra den 31. maj 2016 til den 1. juni 2016. Der indkom et høringssvar i høringen.

### **3F**

3F anfører, at foreningen er enig i den foreslåede indstilling, idet der er en arbejdsmiljømæssig negativ påvirkning på de personer, der arbejder på og ved trafikerede veje - så som vej- og parkfolk, arbejde i forbindelse med vejarbejde, chauffører der sidder i lange køer m.m. - når Euro 5/6 forordningen, hvad angår udledning af sundhedsskadelige stoffer, ikke overholdes.

## **Generelle forventninger til andre landes holdninger**

Mange lande har udtrykt bekymring over den manglende tillid til EU's godkendelsessystem og dieselmotorenes overholdelse af NOx-kravene.

De bilproducerende lande har dog samtidigt også appelleret til løsninger, der ikke påfører fabrikkerne uforholdsmæssigt store omkostninger.

## **Regeringens foreløbige generelle holdning**

Regeringen lægger vægt på, at der findes effektive løsninger på, at dieselmotorene har større faktiske NOx-emissioner end Euro 5/6-forordningens krav tilskrives. De politisk fastsatte emissionsgrænseværdier skal overholdes ved almindelig kørsel, og adgangen til undtagelser skal begrænses mest muligt.

Der er allerede vedtaget krav om RDE test af biler ifm. typegodkendelse, hvilket er vigtige skridt, som vil sikre større overensstemmelse mellem typegodkendelsen og virkelig kørsel. Kommissionens forslag til revision af typegodkendelsesforordningen er ligeledes et skridt i den rigtige retning.

Regeringen lægger vægt på, at der generelt fastsættes et troværdigt og transparent system for typegodkendelse og markedsovervågning af køretøjer, som sikrer fuld overholdelse af de fastlagte miljø- og sikkerhedsmæssige krav.

## **Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg**

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.