



**Miljø- og  
Fødevarerministeriet**  
Departementet

Den 12. juli 2019  
MFVM 869

## **GRUNDNOTAT TIL FOLKETINGETS EUROPAUDVALG**

**om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6), om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer**

### **KOM (2019) 208**

#### **Resumé**

*Kommissionen har ved KOM(2019)208 af den 14. juni 2019 fremlagt forslag om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer. Forslaget fastsætter regler, der sikrer, at prøvninger af lette køretøjers forurening testes ved den faktiske kørsel. Dette har vist sig nødvendigt efter, at Volkswagen erkendte at have produceret dieslbiler med "snydesoftware", der kunne omgå reglerne. Kommissionen fik i første omgang vedtaget supplerende regler igennem en sekundær retsakt. Dette er imidlertid blevet underkendt af EU-domstolen, der fastslog, at ændringen skulle ske i basisretsakten (T-339/16, T-352/16 og T-391/16). Kommissionen fremsætter således nærværende forslag for at sikre det korrekte retsgrundlag for emissionsprøvninger af lette køretøjer. Der ændres generelt ikke i reglernes tekniske elementer i forhold til den af Domstolen underkendte retsakt. Forslaget indebærer endvidere, at Kommissionen gives en række beføjelser til at foreslå og fastsætte regler for tilpasning af forordningen fremadrettet gennem delegerede retsakter (tilpasning til Lissabon-traktaten). Forslaget har i sig selv ikke konsekvenser i forhold til beskyttelsesniveauet, men forventes at sikre en bedre efterlevelse af reglerne af bilproducenterne.*

#### **Baggrund**

Kommissionen har ved KOM(2019)208 af den 14. juni 2019 fremsendt forslag om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6), om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer. Forslaget er oversendt til Rådet den 14. juni 2019 i en dansk sprogudgave.

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

#### **Formål og indhold**

Europa-Parlamentet og Rådets forordning 715/2007/EF udgør den overordnede ramme for testning af emissioner fra lette køretøjer i EU, dog ikke CO<sub>2</sub>.

Formålet med forslaget er at tilvejebringe retsgrundlag for proceduren for prøvninger af lette køretøjs forurening testes ved den faktiske kørsel (real driving emissions - RDE) med tilhørende overensstemmelsesfaktorer efter en EU-dom fandt, at reglerne burde have været genstand for almindelig lovgivningsprocedure (T-339/16, T-352/16 og T-391/16). Endvidere tillægges Kommissionen beføjelser til fremadrettet at kunne beslutte overensstemmelsesfaktorer via delegerede retsakter (tilpasning til Lisabontraktaten).

#### *1. Fastsættelse af overensstemmelsesfaktorer i to trin*

Der fastsættes med forslaget forureningsspecifikke overensstemmelsesfaktorer for emission ved faktisk kørsel. Desuden tildeles Kommissionen bemyndigelse til at opdatere overensstemmelsesfaktorer til den tekniske udvikling gennem delegerede retsakter.

Overensstemmelsesfaktoren er den usikkerhed, som er forbundet ved at måle ved faktisk kørsel, hvor der måles under forskellige forhold så som kørselsmønstre, temperaturer, højde over havet, hastighed, vægt/last, mv. Desuden defineres en motorfamilie, således at ikke alle nye biler skal have gennemført testen, men kan sammenlignes inden for sin motorfamilie. Da bærbart måleudstyr ikke er så nøjagtigt som laboratorieudstyr, udtrykker overensstemmelsesfaktoren den usikkerhed for målinger udført ved faktisk kørsel i forhold til Euro 6-emissionsgrænserværdien, der skal overholdes ved laboratorietest.

Med forslaget udgår Kommissionens pligt til årligt at revidere overensstemmelsesfaktorerne således, at de udelukkende afspejler måleusikkerheden ved de bærbare måleinstrumenter. Kommissionen bemyndiges i stedet til at opdatere overensstemmelsesfaktorerne til den tekniske udvikling gennem delegerede retsakter.

Overensstemmelsesfaktorer fastsættes i to trin med forskudte ikrafttrædelsesdatoer. Disse datoer ændres ikke, hvorfor den midlertidige overensstemmelsesfaktor for nye person- og varebiler fortsat træder i kraft 1. september 2019/2020, mens den endelige træder i kraft den 1. januar 2021/2022.

Overensstemmelsesfaktorerne anvendes, når det skal fastslås, om et køretøj overholder emissionsværdierne ved faktisk kørsel. Her skal resultatet af RDE-testen divideres med den gældende overensstemmelsesfaktor, og værdien heraf må ikke overstige Euro 6-emissionsgrænserværdien.

De endelige overensstemmelsesfaktorer er 1,43 for nitrogenoxider (NO<sub>x</sub>) og 1,5 for partikelantal (PN), mens de midlertidige er 2,1 for nitrogenoxider (NO<sub>x</sub>) og 1,5 for partikelantal (PN). Der er ikke overensstemmelsesfaktorer for carbonmonoxid (CO), carbonhydrider i alt (THC) og carbonhydrider og nitrogenoxider kombineret (HC + NO<sub>x</sub>).

#### *2. Tilpasning til Lissabon-traktaten*

Som det er tilfældet i alle direktiver og forordninger er der indarbejdet en række delegationer til Kommissionen. Kommissionen har i den gældende forordning bemyndigelse til at gennemføre en række tekniske ændringer gennem forskriftsproceduren med kontrol, som bemyndiger Europa-Parlamentet og Rådet til under visse forudsætninger at blokere en foranstaltning foreslået af Kommissionen. Denne procedure anvendes kun på retsakter fra 2006 til 2009, som ikke er blevet ændret siden.

Med forslaget tildeles Kommissionen bemyndigelser til på en række områder at kunne fastsætte regler gennem enten gennemførelsesretsakter med komitebehandling efter undersøgelseskomiteproceduren eller delegerede retsakter (tilpasning til Lissabon-traktaten).

Kommissionen får med forslaget bemyndigelse til i henhold til undersøgelseskomiteproceduren at fastsætte specifikke procedurer og krav om fabrikantens forpligtigelser i forhold til produktionens overensstemmelse med forordningen, de forureningsbegrænsende anordningers holdbarhed og disses overensstemmelse efter ibrugtagning samt fabrikantens forpligtigelser til at angive CO<sub>2</sub>-oplysninger mv.

Kommissionen får endvidere med forslaget beføjelser til at vedtage delegerede retsakter om:

- Regler for de specifikke procedurer, prøvninger og krav, som gælder for typegodkendelsen af person- og varebiler samt regler for at sikre, at køretøjet overholder emissionskravene ved normal brug.
- Ikke-væsentlige regler for definition af OBD-systemer (On-Board-Diagnostic) samt reparations- og vedligeholdelsesinformationer. Desuden foreslås det som en mindre tilføjelse, at fabrikanten forpligtes til at afgive informationer senest seks måneder efter typegodkendelsen.
- Ændringer til forordningen ved revision af grænseværdier for partikelmasse- og antal og revision af metode for partikelantalsmåling, at supplere forordningen med procedurer, prøvninger og krav der anvendes til emissionsmåling for at afspejle faktisk kørsel og at ændre forordningen for at tilpasse endelige overensstemmelsesfaktorer til den tekniske udvikling. For disse bemyndigelser gælder det, at ændringer skal foretages uden at sænke miljøbeskyttelsesniveauet, og at de baseres på resultater fra FN/ECE.

### **Europa-Parlamentets udtalelser**

Europa-Parlamentets behandling af forslaget vil tidligst starte i september 2019, efter konstituering af det nye Europa-Parlament.

Europa-Parlamentet har tidligere forholdt sig yderst kritisk til dieselskandalen og den opfølgende proces forestået af Kommissionen og nedsatte en undersøgelseskommission (EMIS), der har kulegravet sagen.

### **Nærhedsprincippet**

Regeringen finder, at Kommissionens forslag er i overensstemmelse med nærhedsprincippet, da reglerne er i overensstemmelse med lovgivning om typegodkendelse af motorkøretøjer baseret på artikel 114 i TEUF om sikring af et velfungerende indre marked.

### **Gældende dansk ret**

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

### **Konsekvenser**

Detailforskrifter for køretøjer indeholder henvisning til Europa-Parlamentet og Rådets forordning 2007/715/EF om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6), om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer. Med en revideret forordning vil denne reference skulle opdateres.

Dette forslag ændrer blot det retslige grundlag, hvorved de eksisterende overensstemmelsesfaktorer er fastsat. Forslaget kræver således ingen konsekvensanalyse. Det kan dog noteres, at der i 2006 blev foretaget en dansk konsekvensvurdering i forbindelse med forhandlingen af Euro 5/6-normerne. Da nærværende forslag kun handler om at sikre, at de vedtagne regler skal fungere i praksis, vil der ikke være yderligere konsekvenser for Danmark.

Med den gældende forordning fra 2007 for Euro 5 og Euro 6 blev det vurderet, at staten kunne få en forventet nettoindtægt på 214 mio. kr. pr. år for Euro 5 og yderligere 90 mio. kr. pr. år for Euro 6. Nærværende forslag omhandler omkostninger, som allerede er vedtaget, og der vil derfor ikke være yderligere konsekvenser.

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

Nærværende forslag sikrer implementering af de gældende krav, så der er ikke yderligere negative samfundsøkonomiske konsekvenser.

En vedtagelse af forslaget skønnes ikke at berøre beskyttelsesniveauet i Danmark og EU, da der ikke ændres på det allerede gældende regelsæt. En forbedret testning og dermed sikring af, at lette køretøjer lever op til reglerne vurderes dog at kunne have et positivt bidrag til miljøet i Europa.

### **Høring**

Forslaget har været sendt i skriftlig høring i EU Miljøspecialudvalget og i høring blandt en bred kreds af interessenter.

De Danske Bilimportører vedlægger som høringssvar dokument udarbejdet af ACEA (The European Automobile Manufacturers' Association), som de er associeret medlem af. ACEA opfordrer lovgiverne til hurtigst muligt at vedtage det fremlagte forslag uden ændringer med henblik på at skabe klarhed om reglerne. Der refereres til, at forslaget udelukkende er en konsekvens af en EU-dom vedrørende procedurer. De finder det nødvendigt, at der genoprettes sikkerhed omkring reglerne for bilfabrikanter, nationale myndigheder og forbrugerne. Endvidere tilkendegiver ACEA, at bilfabrikanterne er engageret i at overholde RDE-reglerne. Med respekt for forslaget, tilkendegiver ACEA, at alle nye personbiler vil overholde Euro 6 reglerne inklusiv en overensstemmelsesfaktor på 1 (ingen afvigelse) den 1. januar 2021. Det betyder, at bilerne vil overholde grænseværdien på 80 mg/km NOx under faktisk kørsel. Samtidig tilkendegives det, at overensstemmelsesfaktorerne i forslaget med en variation på 43 % relaterer sig til usikkerheden ved målingen og er nødvendig af hensyn til den fejlmargin måleinstrumenterne indebærer, hvilket bilfabrikanterne ikke har kontrol over. Endeligt noterer ACEA, at skulle lovgiverne ønske at skærpe kravene yderligere, bør dette ske i et separat "post Euro 6" forslag.

Dansk Bilbrancheråd tilkendegiver støtte til, at artikel 8 om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformation ændres således, at Kommissionen tillægges beføjelser til at udstede delegerede retsakter. Det tilkendegives, at der er et massivt efterslæb på lovgivningen i forhold til rettigheder for de uafhængige værksteder. Der opfordres til, at de ekspertgrupper, der nedsættes, omfatter berørte brancheinteressenter i medlemslandene, der har større viden om udfordringerne end de nationale myndigheder.

Drivkraft Danmark kan støtte Kommissionens forslag til ændringer af forordningen om typegodkendelse af motorkøretøjer.

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

Det forventes, at en række medlemsstater ønsker at begrænse brugen af delegerede retsakter.

### **Regeringens foreløbige generelle holdning**

Regeringen finder det meget vigtigt, at der sker en effektiv regulering af testningen af lette køretøjers udledning af forurenede stoffer med henblik på at reducere den faktiske forurening fra lette køretøjer i

Europa. Regeringen stiller sig generelt positiv over for Kommissionens forslag, der har til hensigt at sikre retsgrundlaget for emissionsprøvning ved faktisk kørsel.

Regeringen er positiv overfor de foreslåede overensstemmelsesfaktorer for test ved faktisk kørsel. Det vurderes, at overensstemmelsesfaktorerne flugter med ambitionsniveauet for den gældende forordning. Regeringen lægger vægt på, at der i forordningen fastlægges en procedure for mindskelse af overensstemmelsesfaktorerne yderligere i takt med at måleusikkerheden ved instrumenterne falder. Det er væsentligt for regeringen, at fastsættelse af overensstemmelsesfaktorer alene afspejler måleusikkerhed.

Regeringen finder det væsentligt, at der ikke slækkes på de i forslaget fremsatte ikrafttrædelsesdatoer, og man vil være positive overfor eventuelle stramninger.

Regeringens støtter tilpasningen til delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, idet der dog lægges vægt på, at væsentlige justeringer af lovgivningen vedtages efter den almindelige lovgivningsprocedure, og at der generelt anvendes gennemførelsesretsakter på væsentlige bestemmelser, der er knyttet til medlemsstaternes forvaltning af forordningen.

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

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.