



Avgaskrav för tunga fordon

Miljödepartementet

2008-02-21

Dokumentbeteckning

KOM (2007) 851

Europaparlamentets och rådets förordning om utsläpp från tunga bilar, så kallade Euro VI, och om tillgång till information om reparation och underhåll av tunga bilar

Sammanfattning

Förslaget är en av flera viktiga åtgärder inom ramen för programmet Ren luft i Europa, CAFE, för att minska utsläppen av kväveoxider, kolväten och partiklar. Det viktigaste i denna förordning är att den föreskriver ännu strängare utsläppsgränser för partiklar och kväveoxider. Förordningen kommer dessutom att kompletteras med ett nytt gränsvärde för partikelantal och om lämpligt med ett värde för tillåten halt kvävedioxid i gränsvärdet för kväveoxider.

Vidare föreslås en internationell harmonisering av kraven som rör provningsförfarandet. Därtill föreslås krav på tillgänglig information om reparation och underhåll samt krav på typgodkännande av reservdelar.

Regeringen välkomnar förslagen till skärpta gränsvärden för partiklar och kväveoxider och verkar för att de genomförs. Frågan om nya gränsvärden för partikelantal och för halten kvävedioxid är också av mycket stor vikt för regeringen.

En annan viktig fråga för regeringen är att minska utsläppen av koldioxid från tunga bilar. Därför vill regeringen att förordningen ska ange att kommissionen ska utveckla en mätmetod för bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp från hela fordon och inte, som kommissionen föreslår, enbart från motorn.

1.1 Ärendets bakgrund

Förslaget är en av flera viktiga åtgärder inom ramen för programmet Ren luft i Europa för att minska utsläppen av kväveoxider, kolväten och partiklar. Dessutom ligger förslaget helt i linje med målen för EU:s strategi för hållbar utveckling och bidrar väsentligt till Lissabonsstrategins mål.

1.2 Förslagets innehåll

Förordningen har som målsättning att genom ett harmoniserat regelsystem dels trygga den inre marknadens funktion för tunga bilar, dels skapa bättre förutsättningar för att skydda miljön.

Det viktigaste i denna förordning är att den föreskriver ännu strängare utsläppsgränser för partiklar och kväveoxider. De föreslagna gränsvärdena kommer i praktiken att kräva införande av dieselpartikelfilter och avancerade reduktionssystem för kväveoxider, såsom avgasåtercirkulation (EGR) och selektiv katalytisk reduktion (SCR).

När väl programmet för partikelmätning har avslutats, som genomförs inom ramen för FN:s ekonomiska kommission för Europa, kommer förordningen dessutom att kompletteras med ett nytt gränsvärde för partikelantal och om lämpligt med ett värde för tillåten halt kvävedioxid i gränsvärdet för kväveoxider.

Vidare föreslås en internationell harmonisering av körcyklerna (WHSC och WHTC), provmetoderna och av OBD-systemet (omborrdiagnos).

Därtill föreslås krav på tillverkarna att tillhandahålla reparationsinformation även till oberoende bilverkstäder samt krav på typgodkännande av reservdelar i systemet för avgasefterbehandling, såsom katalysatorer och dieselpartikelfilter.

1.3 Gällande svenska regler och förslagets effekt på dessa

De nu gällande avgaskraven för motorer till lastbilar och bussar framgår av lagen (2001:1080) om motorfordons avgasrening och motorbränslen samt förordningen (2001:1085) om motorfordons avgasrening.

Kommissionens förslag har formen av en förordning som ersätter de tidigare avgasdirektiven på området. Det kommer således att krävas en samlad översyn av den svenska lagstiftningen på området, i syfte att anpassa den till förordningen, bland annat så att ingen överlappning sker.

1.4 Budgetära konsekvenser / Konsekvensanalys

Förslaget påverkar varken EU-budgeten eller statsbudgeten.

I kommissionens konsekvensanalys (SEC(2007)1718) har fem alternativ till utsläppsgränsvärden beaktats. Analysen visar att de valda gränsvärdena medför störst fördelar för samhället som helhet.

2007/08:FPM75

2 Ståndpunkter

2.1 Preliminär svensk ståndpunkt

Regeringen välkomnar kommissionens förslag till nya avgaskrav för tunga bilar, s.k. Euro VI. Sverige har på EU-nivå under en längre tid verkat för att skärpa utsläppsgränserna för partiklar och kväveoxider för tunga bilar. Vi menar att sådana åtgärder har stor betydelse för möjligheterna att nå EU:s luftkvalitetsmål för 2020. Således stödjer regeringen förslagen till skärpta gränsvärden för partiklar och kväveoxider och verkar för att de genomförs.

Frågan om nya gränsvärden för partikelantal och för halten kvävedioxid är av mycket stor vikt för regeringen. Halten kvävedioxid i förhållande till mängden kväveoxider är avgörande för hur flera medlemsstater ska kunna klara luftkvalitetsdirektivet.

Sverige har under en lång tid drivit frågan om att testmetoder och utsläppskrav ska vara harmoniserade. Därför ser regeringen positivt på införandet av internationellt harmoniserade krav. Det ger minskade provningskostnader för tillverkarna och med detta ökade resurser till vidareutveckling av mer miljöanpassad motorteknik.

En annan viktig fråga för regeringen är att minska utsläppen av koldioxid från tunga bilar. Därför vill regeringen att förordningen ska ange att kommissionen ska utveckla en mätmetod för bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp från hela fordon och inte, som kommissionen föreslår, enbart från motorn. Vid utformningen av en framtida mätmetod för koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning är det viktigt att även åtgärdsalternativ såsom hybridisering, aerodynamik, rullmotstånd, vikt och lastförmåga, tas med.

2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter

På miljörådsmötet den 14 januari 2008 välkomnade flertalet medlemsstater kommissionens förslag till nya avgaskrav för tunga bilar, s.k. Euro VI.

2.3 Institutionernas ståndpunkter

Europaparlamentet har ännu inte hört om förslaget.

2.4 Remissinstansernas ståndpunkter

Förslaget har ännu inte gått ut på remiss.

3.1 Rättslig grund och beslutsförfarande

Förordningen baseras på artikel 95 i fördraget (inre marknad). Dessa regler beslutas med kvalificerad majoritet och Europaparlamentet är medbeslutande.

3.2 Subsidiaritets- och proportionalitetsprincipen

I enlighet med subsidiaritetsprincipen bör avgaskrav för tunga bilar av konkurrens-, effektivitets- och marknadsskäl regleras på unionsnivå. De bindande kraven kan sedermera kompletteras med nationella styrmedel.

4 Övrigt

4.1 Fortsatt behandling av ärendet

Förslaget kommer under 2008 att behandlas i rådets arbetsgrupp för miljö.

4.2 Fackuttryck / termer