



Förordning om avgaskrav och om reparationsinformation för personbilar och lätta lastbilar

Miljö- och samhällsbyggnadsdepartementet

2006-02-21

Dokumentbeteckning

KOM (2005) 683

Förslag till Europaparlamentets och Rådes förordning om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp, om tillgång till reparationsinformation och om ändring av direktiv 72/306/EEG och direktiv .././EG

Sammanfattning

Dagens avgaskrav för personbilar och lätta lastbilar med en maximal vikt på högst 3500 kg (kategori M1 och N1) fastställdes i direktiv 98/69/EG (EURO4) och började tillämpas från den 1 januari 2005. Avgaskraven gäller för motorer med kompressionständning (dieslbilar) och för gnisttändningsmotorer (bensinbilar).

Förslaget innehåller en ny kravnivå (EURO5) för typgodkännandet av motorfordon (kategori M1 och N1) och reservdelar med avseende på utsläpp (EURO5).

Därutöver fastställs i förordningen bestämmelser om överensstämmelse efter ibruktagande (in-use compliance), hållbarheten hos utsläpps begränsande anordningar (anti-pollution devices), system för omborddiagnos (OBD), mätning av bränsleförbrukning och tillgång till reparationsinformation.

Det är särskilt viktigt för Sverige att gränsvärdena för kväveoxider (NO_x) och för partiklar (PM) skärps i jämförelse med EURO4. Sverige önskar att man redan i denna förordning inför nästa kvavnivå, EURO6. Det är också viktigt för Sverige att nya bilar som helt eller delvis kan drivas med alternativa bränslen ska typgodkännas med det alternativa bränslet som referensbränsle. De alternativa bränslen som finns idag är bland annat biogas, etanol, syntetisk diesel och RME (FAME).

1 Förslaget

1.1 Innehåll

Förslaget innehåller en ny kravnivå (EURO5) för typgodkännandet av motorfordon (kategori M1 och N1) och reservdelar, t.ex. ersättningskatalysatorer, med avseende på utsläpp (EURO5).

Därutöver fastställs i förordningen bestämmelser om överensstämmelse efter ibruktagande (in-use compliance), hållbarheten hos utsläpps begränsande anordningar (anti-pollution devices), system för omborrdiagnos (OBD), mätning av bränsleförbrukning och tillgång till reparationsinformation.

Förslaget har formen av en direkt gällande förordning, medan tidigare lagstiftning på bilavgasområdet har formen av direktiv som skall genomföras i nationell lagstiftning.

1.1.1 Tillverkarens skyldigheter

Tillverkaren skall se till att alla fordon överensstämmer med bestämmelserna i denna förordning och gränsvärdena för utsläpp.

Vidare skall tillverkaren se till att förfarandena för kontroll av produktionsöverensstämmelse, hållbarheten hos utsläpps begränsande

anordningar och överensstämelsen hos fordon som är i bruk beaktas. 2005/06:FPM49

Därtill skall tillverkaren ange uppgifter om fordonets koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning.

1.1.1.1 Föreslagna skärpta gränsvärden

För bilar med kompressionständning (dieslbilar) föreslås att gränsvärdet för partiklar (PM) sänks från 25 mg/km till 5 mg/km och att gränsvärdet för kväveoxider (NO_x) sänks från 250 mg/km till 200 mg/km. Gränsvärdet för partiklar är baserade på nuvarande massmättningsmetod, men kommissionen förväntas ersätta denna mätmetod med en moderniserad mätmetod (PMP-metoden) som utvecklas av Particulate Measurement Program under UN/ECE. Vidare förbinder sig kommissionen att lägga till ett gränsvärde för partikelantal, när väl ECE-programmet är slutfört.

För bilar med gnisttändning (bensinbilar) föreslås att gränsvärdet för NO_x sänks från 80 mg/km till 60 mg/km och att gränsvärdet för kolväten (HC) sänks från 100 mg/km till 75 mg/km.

Dessutom förslås att det gällande men tillfälliga, undantaget för personbilar som väger mellan 2500 – 3500 kg tas bort, så att alla personbilar som väger mindre än 3500 kg blir typgodkända som lätta bilar (kategori M1). Den nuvarande EG-regleringen tillåter att personbilar som väger mellan 2500 - 3500 kg blir typgodkända som lätta lastbilar (kategori N1). Gränsvärdena för utsläpp i kategori N1 är betydligt lindrigare än i kategori M1.

Vidare föreslås en utökning av hållbarhetsprovet av utsläpps begränsande anordningar från 80000 km till 160 000 km.

Kommissionen skall fastställa de specifika förfarandena, provningarna och kraven för typgodkännande.

Vidare skall kommissionen följa utvecklingen när det gäller föroreningar och skall anta nödvändiga åtgärder om den finner att förfarandena eller provningarna inte längre är adekvata eller inte längre avspeglar de verkliga utsläppen.

1.1.2 Tillgång till reparationsinformation

Tillverkaren föreslås bli skyldig att ge oberoende aktörer obegränsad och standardiserad tillgång till reparationsinformation om fordonen via lättillgängliga webbplatser och på ett sådant sätt att de inte diskrimineras jämfört med auktoriserade återförsäljare och verkstäder. För reparationsinformationen föreslås tillverkaren få ta ut en rimlig avgift.

1.1.3 Medlemsstaternas skyldigheter

Från och med att förordningen trätt ikraft får de nationella myndigheterna inte, av skäl som hänför sig till motorfordonens utsläpp eller bränsleförbrukning, vägra att på en tillverkares begäran meddela EG-typgodkännande eller nationellt typgodkännande för en ny fordonstyp, eller förbjuda registrering, försäljning eller ibruktagande av ett nytt fordon, om fordonet uppfyller kraven i förordningen.

Dessutom får de nationella myndigheterna inte godkänna försäljning eller installation av nya ersättningskatalysatorer som inte är utrustade med system för omborddiagnos (OBD), om de inte är av en typ för vilken ett typgodkännande har meddelats.

1.1.3.1 Datum för ikraftträdande

Kommissionen föreslår att bestämmelsen för nya typgodkännanden skall träda ikraft 18 månader (plus en dag) efter att förordningen trätt ikraft. Efter detta datum måste nya bilmodeller klara av de nya avgaskraven. Bestämmelsen måste uppfyllas senast 36 månader efter att förordningen trätt ikraft för varje ny bil som sätts på marknaden. För lätta lastbilar är motsvarande tidsgränser 30 och 48 månader.

1.1.3.2 Ekonomiska styrmedel

Enligt förslaget får Medlemsländerna endast gynna bilar som uppfyller av EU antagna men ännu inte obligatoriska avgaskrav. Syftet är att stimulera en tidigare introduktion av bilar som uppfyller de nya beslutade men ännu inte genomförda utsläppskraven. Denna begränsning i användandet av ekonomiska styrmedel förekommer även på andra områden inom EU-lagstiftningen.

Därtill föreslår kommissionen att Medlemsländerna ska få rätt att ge ekonomiskt stöd till ombyggnad av äldre bilar så att de klarar av de nya gränsvärdena samt till utfasning av äldre bilar som inte klarar de nya gränsvärdena.

1.1.4 Revidering

I översynen skall kommissionen undersöka om gränsvärdet för kolväteutsläpp (HC) behöver definieras om, detta för att beakta utsläppen av andra kolväten än metan och metan separat. Vidare skall kommissionen justera gränsvärdet för partikelmassa efter det att partikelmättningsprogrammet (PMP-metoden) under UN/ECE har avslutats.

1.1.5 Övrigt

Kommissionen ämnar också inkludera biobränslen i typgodkännandesystemet. Kommissionen överväger att införa ett särskilt

gränsvärde för kolväte (HC) för gasbilar, ett så kallat NMHC-värde (non-methane hydrocarbon).

Kommissionen förslag till förordning kommer att ersätta ett flertal direktivet på området. Alla provmetoder och villkor för godkännande av en bilmodell skall utvecklas i bilagor till förordningen.

Kommissionen avser också vidareutveckla felsökningsfunktionerna hos omborrdatorn (OBD).

1.2 Gällande svenska regler och förslagens effekt på dessa

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

Förslaget om tillgång till reparationsinformation kan leda till att den svenska förordningen (2002:871) om gruppundantag enligt 17 § konkurrenslagen (1993:20) för vertikala avtal inom motorfordonssektorn behöver förändras.

Kommissionens förslag har formen av en förordning som ersätter det tidigare avgasdirektivet (70/220/EEG) och två andra direktiv. Förordningen, som gäller direkt för alla medlemsländer, företag, myndigheter och medborgare, garanterar harmoniserade regler för alla aktörer som producerar, distribuerar, importerar eller säljer fordon inom EU.

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.

1.3 Budgetära konsekvenser

Kommissionens förslag påverkar inte gemenskapens budget eller statsbudgeten.

Emellertid skulle ett utnyttjande av förslaget om ekonomiska styrmedel för att gynna bilar med låga utsläpp, kunna innebära ett skattebortfall för statsbudgeten.

2005/06:FPM49

2 Ståndpunkter

2.1 Svensk ståndpunkt

2.1.1 Gränsvärdena

Sverige välkomnar kommissionens förslag till EURO5-krav. Det är särskilt viktigt för Sverige att gränsvärdena för NO_x och för partiklar skärps i jämförelse med EURO4.

Sverige verkar även för att nästa kravnivå, EURO6, kan beslutas i denna förordning och att EURO5 därmed kan få begränsad giltighetstid. För dieslbilar bör EURO6-gränsvärdet för NO_x läggas på en nivå som innebär att någon form av katalytisk avgasrening kommer till användning. För bensinbilar kan EURO6-gränsvärdet för NO_x skärpas genom befintlig teknik. Gränsvärdet för nästa kravnivå bör därför utgöra 75 mg/km för dieslbilar och 30 mg/km för bensinbilar.

EURO6-gränsvärdet för partiklar bör utgöra 1 mg/km, baserat på den nya PMP-metoden, samt kompletteras med ett gränsvärde för partikelantal på 10¹¹/km. När gränsvärdet för partiklar kommer ner till dessa nivåer, bör det gälla för samtliga motortyper.

Sverige verkar för att undantaget för tunga personbilar (klass M1, över 2 500 kg) avskaffas i samband med införandet av nästa kravnivå, EURO6.

Sverige stödjer kommissionens förslag att hållbarhetsprovningen av utsläpps begränsande anordningar utökas från 80000 km till 160 000 km. Emellertid anser Sverige att

hållbarhetsprovningen även ska omfatta utsläpp efter en kallstart och utsläpp genom avdunstning. Vidare verkar Sverige för att kraven efter en kallstart skärps i jämförelse med EURO4.

Det är också viktigt för Sverige att EURO5-kraven även inkluderar alternativ-bränsle-bilar. Därför verkar Sverige för att alternativa bränslen, såsom biogas, etanol och RME (FAME), ska få användas som referensbränsle vid provning. Idag får endast konventionella fossilbränslen användas.

2.1.2 Kommissionens uppgifter

Sverige anser att kommissionen ska få möjlighet att göra tekniska anpassningar av de specifika förfarandena, provningarna och kraven för typgodkännande. Men de tekniska anpassningarna får inte påverka de verkliga utsläppen.

2.1.3 Tillgång till reparationsinformation

Sverige stödjer kommissionens förslag att göra biltillverkarna skyldiga att ge oberoende aktörer tillgång till reparationsinformation om fordonen via lättillgängliga webbplatser.

2.1.4 Ekonomiska styrmedel

Sverige motsätter sig som tidigare förslag från kommissionen som inskränker medlemsländernas rättigheter att använda ekonomiska incitament. För Sverige är det varit viktigt att ha kvar möjligheten att gynna bilar med bättre miljöegenskaper än vad EU lagstiftningen kräver.

2.1.5 Revidering

Sverige verkar för att kommissionen senast 24 månader efter ikraftträdandet ska undersöka

om gränsvärdet för NO_x och för partiklar enligt nästa kravnivå, EURO6, behöver definieras om. Vid behov ska kommissionen rapportera till rådet.

2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter

De första reaktionerna tyder på att ett flertal Medlemsstater är positiva till kommissionens förslag. Det finns en samstämmighet i stora delar om kraven och om att förordningen behöver kompletteras med en ny kravnivå för NO_x från dieslbilar (Euro 6).

2.3 Institutionernas ståndpunkter

Institutionerna har inte yttrat sig över förslaget.

2.4 Remissinstansernas ståndpunkter

Kommissionens förslag remissbehandlas till och med den 27 februari 2006.

3 Övrigt

3.1 Fortsatt behandling av ärendet

Frågan behandlas i rådets arbetsgrupp för miljöfrågor.

Rådets beslut om gemensam ståndpunkt kan troligen antas tidigast i juni 2006.

3.2 Rättslig grund och beslutsförfarande

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

I likhet med vad som gäller enligt dagens regler föreslås en "split-level approach" som innebär att de grundläggande reglerna om gränsvärden bestäms genom medbeslutandeförfarandet. De tekniska specifikationerna i bilagorna om till exempel testmetoder bestäms av kommissionen genom kommittéförfarande (föreskrivande kommitté). Kommittén för

3.3 Fackuttryck/termer

FAME (RME): Bränslen som består av fettsyrametylestrar. Ett samlingsnamn för företrade vegetabiliska oljor, såsom RME, som ersätter diesel. Exempel på andra produkter som kan omvandlas till FAME är djurfetter i slakteriavfall, olivolja och druvkärnolja.

Kväveoxider (NO_x): Ett samlingsnamn på gaser som består av syre och kväve. Bildas vid förbränning under hög temperatur och syreöverskott. Bidrar till försurning och övergödning av mark, skog och vatten.

PMP-metoden: Ett forskningsprogram för partikelmätning under FN: s ekonomiska kommission för Europa.

OBD (omborrdiagnosystem): Felsökningsfunktion hos den inbyggda datorn för motorfunktion.

EURO4 och EURO5: Branschbenämningar på de avgaskrav som är obligatoriska inom EU från 2000 respektive 2005.

M1: Personbil med högst åtta säten plus förarens säte och med en totalvikt om högst 3,5 ton

M2: Personbil med fler än åtta säten utöver förarens säte och med en totalvikt om högst 5 ton

N1: Godstransportbil med en totalvikt om högst 3,5 ton

N2: Godstransportbil med en totalvikt överstigande 3,5 metrisk ton men inte överstigande 12 metrisk ton