



Miljö- och samhällsbyggnadsdepartementet

Enheten för miljö kvalitet

Förslag till avgaskrav för lätta bilar och tillgång till reparationsinformation för oberoende bilverkstäder (Euro 5)

Dokumentbeteckning

Ordfs textförslag daterad 2006-09-15
11853/06 LIMITE
ENT 104, ENV 417, CODEC 789

KOM (2005) 683
Konsekvensanalys SEC (2005) 1745
WD-09/06/06

Sammanfattning

Ordförandens förslag innehåller nya krav för typgodkännandet av lätta bilar (personbilar och godstransportbilar) samt reservdelar med avseende på utsläpp, Euro 5. Vidare omfattar kraven nya bestämmelser om överensstämmelse efter ibruktagande, hållbarheten hos utsläppsbegränsande anordningar, system för omborddiagnos, mätning av bränsleförbrukning och tillgång till reparationsinformations- och underhållsinformation.

Under förhandlingarna har en majoritet av medlemsstaterna kommit överens om att komplettera förslaget med en ny kravnivå för kväveoxider från dieslbilar, Euro 6.

Sverige välkomnar förslaget till nya krav för typgodkännande, men har synpunkter på Euro 6-kravens omfattning och ikraftträdande. Sverige anser att Euro 6 även bör omfatta en skärpning av gränsvärdet för partiklar och gränsvärdet för kväveoxider för bensinbilar. Vidare anser Sverige att Euro 6 bör träda ikraft mycket tidigare än 5 år efter Euro 5.

En viktig svensk ståndpunkt som finns med i förslaget är att nya bilar som helt eller delvis kan drivas med alternativa bränslen ska

typgodkännas med det alternativa bränslet som referensbränsle, såsom biodiesel, biogas och etanol.

I Förslaget

1. Innehåll

Kapitel 1 - Syfte, tillämpningsområde och definitioner

Artikel 1 – Syfte

I denna förordning fastställs krav för typgodkännandet av lätta bilar (personbilar och godstransportbilar) samt reservdelar med avseende på utsläpp, så kallade Euro 5-krav. Vidare fastställs nya bestämmelser om överensstämmelse efter ibruktagande, hållbarheten hos utsläpps begränsande anordningar, system för omborrdiagnos, mätning av bränsleförbrukning och tillgång till reparations- och underhållsinformation.

Artikel 2 – Tillämpningsområde

Förordningen ska tillämpas på lätta bilar med en maximal vikt på högst 3500 kg enligt kategori M1, M2, (personbilar) samt kategori N1 och N2 (lätta godstransportbilar).

Artikel 3 - Definitioner

Förordningen fastställer ett flertal definitioner.

Kapitel 2 – Krav vid typgodkännande

Artikel 4 – Tillverkarnas skyldigheter

Tillverkaren ska se till att alla fordon överensstämmer med bestämmelserna i denna förordning. I bilaga I anges gränsvärdena för utsläpp. Det innebär också att tillverkaren ska se till att typgodkännandeförfarandena för kontroll av produktionsöverensstämmelse, hållbarheten hos utsläpps begränsande anordningar och överensstämmelsen hos fordon som är i bruk beaktas. Vidare ska tillverkaren ange uppgifter om koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning i ett dokument som ges till köparen av fordonet vid tidpunkten för köpet.

Artikel 5 – Krav och provningar

Tillverkaren ska utrusta fordonet på ett sådant sätt så att bilen vid normal användning uppfyller bestämmelserna enligt förordningen. Vidare ska kommissionen genom kommittéförfarandet fastställa de specifika förfarandena, provningarna och kraven för typgodkännande.

Kapitel 3 Tillgång till reparationsinformation

Artikel 6 – Tillverkarnas skyldigheter

Biltillverkarna ska utan dröjsmål ge oberoende aktörer obegränsad och standardiserad tillgång till reparations- och underhållsinformation om fordonen via lättillgängliga webbplatser och på ett sådant sätt att de inte diskrimineras jämfört med auktoriserade återförsäljare och verkstäder.

Artikel 7 – Avgift för tillgång till reparations- och underhållsinformation

Biltillverkaren får ta ut en rimlig avgift för tillhandahållandet av reparations- och underhållsinformationen.

Artikel 8 – Tillämpningsåtgärder

Kommissionen ska genom kommittéförfarandet fastställa tekniska föreskrifter om hur reparations- och underhållsinformation ska tillhandahållas.

Kapitel 4 – Medlemsstaternas nationella myndigheters skyldigheter

Artikel 9 – Typgodkännande

De nationella myndigheterna måste typgodkänna en ny fordonstyp om fordonet uppfyller kraven i förordningen. Bestämmelsen för Euro 5 träder ikraft 18 månader (plus en dag) efter att förordningen trätt ikraft för nya bilmodeller och 36 månader efter att förordningen trätt ikraft för varje ny bil som sätts på marknaden. För Euro 6 är motsvarande tidsgränser 78 och 96 månader.

Artikel 10 – Typgodkännande av ersättningsdelar

De nationella myndigheterna får 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.

Artikel 11 – Ekonomiska incitament

Medlemsstaterna får 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. Vidare har medlemsstaterna rätt att ge ekonomiskt stöd till ombyggnad av äldre bilar för att klara av de nya avgaskraven samt till utfasning av äldre bilar som inte klarar de nya avgaskraven.

Artikel 12 – Påföljder

Medlemsstaterna ska fastställa bestämmelser om påföljder vid överträdelser av bestämmelserna i denna förordning och vidta erforderliga åtgärder för att se till att de verkställs.

Kapitel 5 – Slutbestämmelser

Artikel 13 – Revidering av specifikationerna

I översynen listas kommissionens arbetsuppgifter på kort- och långsikt. På kortsikt ska kommissionen justera gränsvärdet för partikelmassa efter det att partikelmättningsprogrammet (PMP) under UN/ECE har avslutats. Dessutom ska kommissionen undersöka om metan ska inkluderas i beräkningen av koldioxidutsläpp. På långsikt ska kommissionen granska dels om de specifika förfarandena, provningarna och kraven för typgodkännande behöver uppdateras, dels om kraven ska kompletteras med ytterligare ämnen.

Artikel 14 – Ändringar

Artikel 14 ger kommissionen uppdrag att med stöd av en föreskrivande kommitté ändra i denna förordning.

Artikel 15- Ändringar av andra direktiv

Artikel 15 innehåller ändringar i flera direktiv.

Artikel 16 – Upphävande

Artikel 16 innehåller upphävande av ett flertal direktiv.

Artikel 17 – Ikraftträdande

Artikel 17 innehåller bestämmelser om förordningens ikraftträdande. Förordningen träder i kraft den tredje dagen efter att den har offentliggjorts i EU: s officiella tidning.

2. Gällande svenska regler och förslagets effekt på dessa

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

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

Ordförandens förslag har formen av en förordning som ersätter det tidigare avgasdirektivet (70/220/EEG) och flera särdirektiv. Förordningen, som gäller direkt för alla medlemsstater, 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.

3. budgetära konsekvenser

Ordförandens förslag påverkar inte gemenskapens budget eller statsbudgeten.

II Ståndpunkter

1. Svensk ståndpunkt

Huvudsakliga målen

Sverige välkomnar förslaget till nya krav för typgodkännande av lätta bilar. Det viktigaste i den svenska positionen är att gränsvärdena för kväveoxider och för partiklar skärps.

Därför anser Sverige att det är positivt att förordningen kompletteras med nästa kravnivå, Euro 6, som innebär att gränsvärdet för kväveoxider skärps till en nivå som kräver att diesebilarna utrustas med särskilt efterbehandlingssystem.

Emellertid anser Sverige att Euro 6 även ska omfatta en skärpning av gränsvärdet för partiklar och gränsvärdet för kväveoxider för bensinbilar, i jämförelse med Euro 5. Dessutom anser Sverige att Euro 6 bör träda ikraft mycket tidigare än 5 år efter Euro 5. Därtill menar Sverige att kraven efter en kallstart bör skärpas i jämförelse med Euro 4.

En viktig svensk ståndpunkt som finns med i förslaget är att nya bilar som helt eller delvis kan drivas med alternativa bränslen ska typgodkännas med det alternativa bränslet som referensbränsle, såsom biodiesel, biogas och etanol.

Kapitel 1 - Syfte, tillämpningsområde och definitioner

Artikel 1 – Syfte

Sverige välkomnar förslaget till nya krav för typgodkännande av lätta bilar, så kallade Euro 5-krav.

Artikel 2 – Tillämpningsområde

Sverige stödjer ordförandens förslag till tillämpningsområde. Förordningen omfattar lätta bilar med en maximal vikt på högst 3500 kg enligt kategori M1, M2, (personbilar) samt kategori N1 och N2 (lätta godstransportbilar).

Artikel 3 – Definitioner

Sverige har fått igenom definition 16 om alternativbränslebilar. Sverige stödjer övriga förslag till definitioner.

Kapitel 2 – Krav vid typgodkännande

Artikel 4 – Tillverkarnas skyldigheter

Sverige anser att det är positivt att en ytterligare kravnivå, Euro 6, ska införas inom ramen för denna förordning. Det ger stabila och långsiktiga spelregler för industrin samtidigt som det stimulerar en fortsatt utveckling av avancerad teknik för att minska utsläppen av kväveoxider.

Vidare stödjer Sverige ordförandens förslag att hållbarhetskraven hos utsläpps begränsande anordningar utökas från 80000 km till 160 000 km eller fem år samt att biltillverkaren blir skyldig att redovisa bilens koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning.

Artikel 5 – Krav och provningar

Sverige har fått igenom att kommissionen ska fastställa krav för typgodkännande av alternativbränslebilar.

Däremot har Sverige inte fått gehör för att komplettera kraven för överensstämmelse efter ibruktagande med kallprov.

Kapitel 3 - Tillgång till reparationsinformation

Artikel 6 – Tillverkarnas skyldigheter

Sverige stödjer ordförandens förslag att oberoende bilverkstäder ska få tillgång till reparationsinformation. Det är viktigt att icke-märkesverkstäder kan konkurrera på lika villkor som märkesverkstäder.

I förhandlingarna har Sverige framfört att det kan finnas en risk för att denna information kan komma att användas på ett felaktigt sätt – till exempel för chiptrimning – och att kommissionen måste ta detta i beaktande vid utformning av de tekniska föreskrifterna. Emellertid har Sverige inte fått gehör för denna oro.

Artikel 7 – Avgift för tillgång till reparations- och underhållsinformation

Sverige stödjer ordförandens förslag att biltillverkaren ska få ta ut en rimlig avgift för tillhandahållandet av reparations- och underhållsinformationen.

Artikel 8 – Tillämpningsåtgärder

Sverige stödjer ordförandens förslag att kommissionen ska fastställa tekniska föreskrifter om hur reparationsinformation ska tillhandahållas.

Kapitel 4 – Medlemsstaternas nationella myndigheters skyldigheter

Artikel 9 – Typgodkännande

Sverige stödjer ordförandens förslag till ikraftträdande datum för Euro 5 som är år 2009 (18 månader + 1 dag efter att förordningen trätt ikraft). Däremot anser Sverige att Euro 6 bör träda ikraft mycket tidigare än 5 år efter Euro 5. Sverige har föreslagit 3 år. Sverige kan acceptera 4 år och i sista hand ordförandens förslag.

Sverige anser att det är positivt att undantaget för tunga personbilar (kategori M1, över 2 500 kg) blir kvar ytterligare några år efter att Euro 5 trätt ikraft. Undantaget innebär att biltillverkaren får välja om bilen ska typgodkännas enligt kraven för kategori M eller enligt kraven för kategori N1, vilket bland annat berör Volvos stadsjeep XC90. Emellertid ska undantaget vara helt avskaffat senast vid ikraftträdandet av Euro 6.

Artikel 10 – Typgodkännande av ersättningsdelar

Sverige stödjer ordförandens förslag rörande typgodkännande av reservdelar.

Artikel 11 – Ekonomiska incitament

Sverige motsätter sig ordförandens förslag att medlemsländerna endast ska få gynna bilar som uppfyller av EU antagna men ännu inte obligatoriska avgaskrav.

För Sverige är det varit viktigt att ha kvar möjligheten att gynna bilar med bättre miljöegenskaper än vad EU lagstiftningen kräver. Artikel 11 begränsar denna möjlighet.

Artikel 12 – Påföljder

Sverige stödjer ordförandens förslag att medlemsstaterna ska fastställa bestämmelser om påföljder vid överträdelser av bestämmelserna i denna förordning och vidta erforderliga åtgärder för att se till att de verkställs.

Kapitel 5 – Slutbestämmelser

Artikel 13 – Revidering av specifikationerna

I paragraf 13.3 kan kommissionen besluta om ändringar i de specifika förfarandena, provningarna och kraven för typgodkännande utan att blanda in rådet och Europaparlamentet.

Sveriges uppfattning är att kommissionen ska få möjlighet att göra tekniska anpassningar, men de tekniska anpassningarna får inte påverka de verkliga utsläppen. Större förändringar ska beslutas enligt medbeslutandeförfarandet.

Som beslutsordning har därför Sverige förordat medbeslutandeförfarande i paragraf 13.3 istället för kommittéförfarande. Ifall kommissionen anser att det är nödvändigt att göra ändringar, ska kommissionen föreslå detta för rådet och Europaparlamentet.

Artikel 14 – 17 – Ändringar, Upphävanden och ikraftträdande

Artiklarna 14, 15 och 16 innehåller ändringar i flera direktiv och upphävande av ett flertal direktiv. Sverige stödjer arbetet med att samla samtliga avgasregler för lätta fordon i en förordning.

Sverige har inga synpunkter på artikel 17 som innehåller bestämmelser om förordningens ikraftträdande.

2. Remissinstansernas ståndpunkter

Kommissionens förslag har remissbehandlats under våren 2006. Flertalet remissinstanser anser att kommissionens förslag innehåller viktiga åtgärder för att uppfylla målen enligt EU: s program för ren luft, det så kallade CAFE-programmet. Emellertid råder det oenighet mellan biltillverkarna och miljöorganisationerna i frågan om när gränsvärdena enligt Euro 5 respektive Euro 6 ska träda ikraft.

III Övrigt

1. Fortsatt behandling av ärendet

På ministerrådsmötet den 23 oktober 2006 förväntas EU: s miljöministrar nå en politisk överenskommelse om förordningen. Fram till dess behandlas förordningen i rådets arbetsgrupp för miljöfrågor.

2. Rättslig grund och beslutsförfarande

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

Som beslutsordning föreslås en ”split-level approach”. Enligt denna metod lägger Europaparlamentet och rådet fast de grundläggande principerna och överlämnar detaljregleringen till kommissionen (kommittéförfarande).

3. Fackuttryck/termer

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.

Omborddiagnosystem: Felsökningsfunktion hos den inbyggda datorn för motorfunktion.

Euro 4 och Euro 5: 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 metriska ton men inte överstigande 12 metriska ton

Bilaga 1 – Gränsvärden för Euro 5 och Euro 6

Gränsvärdena anges för personbilar (kategori M1). Gränsvärdena för godstransportbilar (kategori N1, klass 1, 2 och 3) ändras proportionellt när gränsvärdena för personbilar ändras.

Euro 5

Ordförandens ändringsförslag till gränsvärden för Euro 5:

Bensinbilar

- 25 % minskning av kväveoxider med ett gränsvärde på 60 mg/km
- 25 % minskning av kolväten med ett gränsvärde på 75 mg/km

Dieslbilar

- 20 % minskning av kväveoxider med ett gränsvärde på 200 mg/km
- 80 % minskning av partikelmassa med ett gränsvärde på 5 mg/km (omfattar dieslbilar och bensinbilar med direktinsprutning)

Sverige anser att kraven efter en kallstart också bör skärpas.

Kallstartskraven har inte skärpts sedan Euro 3. Sverige har föreslagit en skärpning på 50 %.

Sverige har föreslagit följande skärpningar av kallstartskraven:

Alla biltyper

- 50 % minskning av gränsvärdena vid kallstart för kolmonoxid till 6,5 g/km och för kolväten till 0,9 g/km.

Övriga ändringsförslag för Euro 5 från ordföranden kan Sverige acceptera, under förutsättning att förordningen kompletteras med nästa kravnivå, Euro 6.

Euro 6

Ordförandens ändringsförslag för Euro 6 omfattar en skärpning av gränsvärdet för kväveoxider från dieslbilar enligt följande:

Dieslbilar

- 60 % minskning av kväveoxider från dieslbilar med ett gränsvärde på 80 mg/km

Sverige stödjer ordförandens förslag men anser att Euro 6 även bör omfatta en skärpning av gränsvärdet för partiklar och gränsvärdet för kväveoxider för bensinbilar. Vidare menar Sverige att partikelkravet bör omfatta samtliga biltyper – även bensinbilar med konventionell indirektinsprutning.

Sverige har föreslagit följande skärpningar för Euro 6:

Bensinbilar

- 50 % minskning av kväveoxider från bensinbilar med ett gränsvärde på 30 mg/km

Alla biltyper

- 50 % minskning av partikelmassa med ett gränsvärde på 2,5 mg/km enligt nuvarande massmättningsmetod eller med ett gränsvärde på 1 mg/km enligt den nya partikelmättningsmetoden
- Nytt gränsvärde för partikelantal med ett gränsvärde på 10^{11} antal/km enligt den nya partikelmättningsmetoden

Partikelkraven ska omfatta samtliga biltyper – dieslbilar, bensinbilar med direktinsprutning och bensinbilar med indirektinsprutning