

## NOTAT



### *GRUNDNOTAT TIL FEU og MIU*

**Forslag til Kommissionsdirektiv vedrørende ændring af Europa parlamentets og Rådets direktiv 97/68/EF om godkendelse af trin IV motorer og fastsættelse specifikationer for kontrolmålinger af udledning fra maskiner i brug - ikke vejgående maskiner.**

### **Resumé**

*Kommissionen fremsætter forslag, der indfører en række specifikationer for godkendelse af motorer der lever op til det nyeste trinkrav - Trin IV i direktivet. Det er tale om tekniske tilpasninger. Trin IV emissionskravene kan sammenlignes med den nyeste Euronorm VI for lastbiler og busser og forslaget vil medføre en yderligere strømligning således at de tekniske specifikationer også bliver sammenlignelige med kravene til lastbiler og busser.*

*Hovedelementerne i Kommissionens forslag er fastsættelse specifikationer for kontrolmålinger af udledning fra maskiner i brug, kaldet OBD (On Bord Diagnostic), emissionsbegrænsende udstyr effekt ved operation under kold temperatur, krav til overskydende ammoniak i udstødningen, fastsættelse af kontrolområder ved typegodkendelse af Trin IV motorer, emissioner ved fordampning fra krumtaphuset, ny metode til opgørelse af holdbarhedskrav og bestemmelse af CO<sub>2</sub> emissioner.*

*Det vurderes, at forslaget har en positiv indflydelse på beskyttelsesniveauet både i EU og i Danmark, da forslaget fastsætter de nødvendige tekniske specifikationer for at motorproducenter af Trin IV kan få typegodkendt deres produkt med henblik på salg.*

### **1. Status**

Forslag til Kommissionsdirektiv "No .../..of XX amending Directive 97/68/EC of the European Parliament and of the Council on the approximation of the laws of the Member States relating to measures against the emission of gaseous and particulate pollutants from internal combustion engines to be installed in non-road mobile machinery" er fremlagt i april 2012.

Forslagets har hjemmel i artikel 14 i Europa- Parlamentets og Rådets direktiv 2002/88/EF om ændring af direktiv 97/68/EF om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om foranstaltninger mod emission af forurenende luftarter og partikler fra forbrændingsmotorer til montering i mobile ikke-vejgående maskiner.

Forslaget forventes fremsat til afstemning 16. maj 2012 i den tekniske komite for motorkøretøjer. Ved kvalificeret flertal for forslaget i komitéen udsteder Kommissionen direktivet efter, at Parlamentet har gennemført en legalitetskontrol af forslaget.

## **2. Formål og indhold**

Med Trin IV skærpes emissionskravene til kvælstofoxider (NO<sub>x</sub>) og med nærværende forslag fastsættes en rækkes tekniske specifikationer med henblik på at sikre motorernes og maskinernes overholdelse af disse krav ved typegodkendelse og i brug.

### *Overvågning af NO<sub>x</sub>-kontrol systemer*

OBD-systemer er vigtige for emissionsbegrænsningen, når køretøjet er i brug. Med forslaget indføres krav til sikring af korrekt funktion af NO<sub>x</sub>-kontrol system. Kravene afhænger af hvilken type system til kontrol af NO<sub>x</sub>-emissioner der er valgt. For systemer, der anvender en reagens skal maskinens fører advares med en visuel alarm hvis reagensniveauet er for lavt, hvis kvaliteten af reagenset er for dårlig, eller hvis doseringen af reagenset forstyrres. Først vil maskinens fører blive advaret. Såfremt der ikke reageres på denne advarsel reduceres motorens drejningsmoment først med 25 % og senere med 50 % hvis advarslen fortsat ignoreres. For at understøtte advarselssystemet indeholder forslaget desuden et krav til kvaliteten af eventuelt reagens.

### *Effekt af emissionsbegrænsende udstyr ved lave temperaturer*

Det emissionsbegrænsende udstyr skal generelt være virksomt ved de normalt forekommende klimatiske forhold i EU. Forslaget indebærer, at den temperatur, hvor det emissionsbegrænsende udstyr skal være virksomt, nedsættes fra 2°C til -7°C. For motorer, der anvender recirkulering af udstødningsgas (EGR) som metode til kontrol af NO<sub>x</sub>-emissioner, tillades dog, at der kan anvendes en såkaldt "alternativ kontrolstrategi" når temperaturen er under 2°C.

### *Krav ift. overskydende ammoniak i udstødningen*

For Trin IV motorer, hvor systemet til NO<sub>x</sub>-emissionskontrol anvender ammoniak som reagens, fastsættes en grænseværdi for overskydende ammoniak i udstødningsgassen på 10 ppm. Det svarer til kravet til Euro IV for tunge køretøjer. For Trin III motorer er grænseværdien 25 ppm.

### *Fastsættelse af kontrolområder ved typegodkendelse af Trin IV motorer,*

Under typegodkendelse af en motor skal den godkendende myndighed bede fabrikanten om at teste motorens emissioner ved tre tilfældigt valgte belastninger inden for et givet kontrolområde. I disse punkter må emissionerne kun overstige grænseværdien med en vis margin (Not-to-exceed grænseværdier). Det sker for at sikre, at motoren har et generelt lavt niveau af emissioner og ikke kun overholder grænseværdierne i den fastsatte prøvningscyklus.

Forslaget definerer kontrolområdet således, at det repræsenterer den normale anvendelse af motoren i praksis. Marginerne for overskridelser af grænseværdierne i de tre kontrolpunkter er uændrede fra Trin III.

### *Emissioner ved fordampning fra krumtaphuset,*

Forslaget indfører krav om, at emissioner fra krumtaphuset skal medregnes i de samlede emissioner fra motoren.

#### *Ny metode til påvisning af holdbarhedskrav*

Det nuværende direktiv indeholder krav der skal, sikre, at overholdelse af grænseværdier i overvejende del af maskinens levetid. Forslaget fastsætter en metode til påvisning af holdbarhedskravet for Trin IV. Kravet til holdbarhed (i timer) er uændret i forhold til Trin III.

#### *Bestemmelse af CO<sub>2</sub> emissioner.*

Forslaget fastsætter metoder til bestemmelse af CO<sub>2</sub>-emissioner i forbindelse med typegodkendelsen. Bestemmelse af CO<sub>2</sub>-emissionen er en forudsætning for eventuelt kommende krav til ikke-vejgående maskiners brændstoffektivitet.

### **3. Nærhedsprincippet**

Kommissionen har ikke redegjort for nærhedsprincippet. Der er tale om Gennemførelsesforanstaltninger af en allerede vedtaget rådsretsakt. Regeringen vurderer, at forslagene er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

### **4. Konsekvenser for Danmark**

#### Lovgivningsmæssige konsekvenser:

Hvis forslagene bliver vedtaget, vil kravene skulle implementeres i bekendtgørelse om begrænsning af luftforurening fra mobile ikke vejgående maskiner mv. nr. 367 af 2011.

#### Økonomiske og administrative konsekvenser:

Motorproducenterne vil få let øgede omkostninger ved indførelse af de nye krav, hvilket indgik i den oprindelige forhandling i forbindelse med fastsættelse af grænseværdierne for Trin IV.

Forslaget vurderes ikke at medføre administrative konsekvenser for Miljøstyrelsen.

Der forventes ingen økonomiske eller administrative konsekvenser for staten og ingen for regioner og kommuner.

#### Beskyttelsesniveau:

Beskyttelsesniveauet vurderes at blive påvirket positivt, da der er tale om sikring af reduktion af emissioner fra nye motorer til brug i ikke vejgående maskiner samt maskiner i brug.

### **5. Høring**

Rammenotatet har været i høring i EU miljøspecialudvalget den 29. marts til den 3. april. Der er indkommet 6 høringssvar.

Det Økologiske Råd og 3F støtter dansk indstilling.

Forbrugerrådet, Erhvervsstyrelsen, Det Økologiske Råd og Arbejdstilsynet har ingen bemærkninger

## **6. Forhandlingssituation**

Forslaget er drøftet i en kommissionsarbejdsgruppe i oktober 2011. Industrien har presset på for at få gennemført kravene hurtigt, så de har passende tid til at indrette sig på de nye tekniske specifikationer.

Danmark har arbejdet for, at skærpe tærskelværdierne til OBD med henblik på at sikre bedst mulig kontrol af effektiviteten af det emissionsbegrænsende efterbehandlingsudstyr i brug, samt støttet, at der indføres skærpede holdbarhedskrav og yderligere fastsættelse af kontrolområder for motorer ved typegodkendelse for at sikre at motorens faktiske udledning i brug overholder de fastsatte grænseværdier/emissionskrav.

## **7. Dansk holdning**

Danmark støtter, at der fastsættes tekniske specifikationer for trin IV for ikke vejgående maskiner, der er i vid udstrækning er sammenlignelige med specifikationerne for tunge vejgående køretøjer (lastbiler og busser).

De foreslåede gennemførelsesforanstaltninger vil forbedrer beskyttelse af miljø- og sundhed. Det er dog Danmarks vurdering, at en række af specifikationerne yderligere vil kan skærpes, så de i endnu højere grad lægger sig op ad af specifikationerne for tunge vejgående køretøjer, særligt på følgende områder:

- Skærpelse af holdbarhedskrav
- Skærpelse af ”not-to-exceed” grænseværdierne fra 2 gange grænseværdien til 40-60 % over grænseværdien svarende til Euro VI for tunge køretøjer
- Skærpet krav til kvaliteten af reagenser til NO<sub>x</sub>-kontrolsystemer

For at sikre teknisk neutralitet vurderer Danmark, at de tekniske specifikationer i højere grad bør tage højde for, at reagenset kan være en gas og ikke en væske.