

NOTAT



Miljøministeriet  
Miljøstyrelsen

Miljøteknologi  
J.nr. MST-5200-00068  
Ref. Kaasm/masch  
Den 7. februar 2014

## NOTAT til FOLKETINGETS EUROPAUDVALG

**Kommissionens forslag til Kommissionsforordning om ændring af forordning (EU) nr. 582/2011 med henblik på tilpasning til den tekniske udvikling for så vidt angår partikelovervågning ved hjælp af egendiagnosesystemer og tilpasning af tekniske specifikationer vedr. iblanding af biobrændstoffer i benzin**

### 1. Resumé

*Kommissionen fremsætter forslag, der indfører en række specifikationer for godkendelse af motorer, der lever op til den nyeste euronorm VI. Formålet er at tilpasse reglerne efter den fastsatte revisionsklausul i kommissionsforordning 582/2011/EU, hvor det skulle vurderes, hvorvidt sensorer til overvågning af egendiagnosesystemer var markedsmodne i forhold til den fastsatte implementeringsdato.*

*Forslaget indeholder to elementer. En udsættelse af ikrafttrædelsesdato for tærskelværdi for egendiagnose-systemer af det emissionsbegrænsende udstyr for tunge køretøjer og en metode til at godkende benzinbiler (lette køretøjer) med biobrændstof der tilgodeser den kemiske struktur i ethanol.*

*Den første del af forslaget, der vedrører egendiagnose, ændrer ikke på udledningskravet fra selve køretøjet, men kun overvågningsudstyret i køretøjet. Den anden del kan give en meget lille stigning i udslippet af kulbrinter målt efter vægt, men ikke efter antal molekyler. Forslaget vurderes derfor blot at have en meget lille betydning i forhold til udledningen af kulbrinter, og ikke ingen betydning i forhold til partikel- og NOx-udslip.*

*Samlet set vurderes det, at den første del af forslaget ingen indflydelse har på beskyttelsesniveauet og at den 2 del af forslaget har en lille, men uvæsentlig betydning for beskyttelsesniveauet.*

*Forslaget vurderes ikke at have lovgivningsmæssige, økonomiske eller erhvervsadministrative konsekvenser for virksomheder, stat, kommune eller regioner.*

*Forslaget forventes fremsat til afstemning den 11. februar 2014 i den tekniske komité for motorkøretøjer.*

*Regeringen vil ikke modsætte sig forslaget og undlader at stemme.*

## **2. Baggrund**

Forslag til Kommissionsforordning "No .../.of XX om ændring af forordning (EU) nr. 582/2011 med henblik på tilpasning til den tekniske udvikling for så vidt angår partikelovervågning ved hjælp af egendiagnosesystemet blev fremlagt til drøftelse for komiteen for motorkøretøjer i november 2013.

Flere lande har udtrykt sig positivt over for forslaget, da det følger anbefalinger fra en teknisk redegørelse, der er iværksat på foranledning af kommissionen som følge af revisionsklausulen.

Forslaget har hjemmel i artikel 5(4) og 12(3) i Europa-Parlamentets og Rådets forordning 2009/595/EF om typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer med hensyn til emissioner fra tunge erhvervskøretøjer (Euro VI) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer og om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og direktiv 2007/46/EF og om ophævelse af direktiv 80/1269/EØF, 2005/55/EF og 2005/78/EF.

Forslaget forventes fremsat til afstemning 11. februar 2014 i den tekniske komité for motorkøretøjer. Ved kvalificeret flertal for forslaget i komitéen udsteder Kommissionen direktivet efter, at Rådet og Europa-Parlamentet har gennemført en legalitetskontrol af forslaget.

## **3. Formål og indhold**

Lastbiler, busser, vare- og personbiler er produkter som er reguleret af harmoniserede regler i EU kaldet euronormer, der bl.a. fastsætter krav til køretøjernes udledning af luftforurenende stoffer, som bilfabrikanter er ansvarlige for at overholde. Der stilles i reguleringen af euronormerne ikke direkte krav om teknologi, men krav til grænseværdier for køretøjernes udledning af kvælstofoxider (NO<sub>x</sub>), partiker (PM) mv. Grænseværdierne fastsættes efter de bedste tilgængelige teknologier på markedet. Det er op til bilfabrikanten at vælge med hvilke teknologier grænseværdien kan overholdes, og dermed hvilket efterbehandlingsudstyr, såsom partikelfilter mv., der anvendes.

Formålet med forslaget er at tilpasse reglerne efter den fastsatte revisionsklausul i kommissionsforordning 582/2011/EU, og dermed efterkomme behovet for en vurdering af, hvorvidt sensorer til overvågning af egendiagnosesystemer er markedsmodne i forhold til den fastsatte implementeringsdato.

Nærværende forslag indeholder to hovedelementer:

### *1) Udsættelse af OBD krav for tunge køretøjer*

Dieseldrevne lastbiler og busser har NO<sub>x</sub>-reducerende teknologier for euronorm 4 og euronorm 5. Nye dieseldrevne lastbiler og busser ventes at have fabriksmonterede effektive partikelfiltre fra den 1. januar 2014, hvor euronorm 6 bliver obligatorisk.

Efterfølgende (692/2008/EU, 595/2009/EU og 582/2011/EU) er der etableret supplerende krav såsom partikelantalsgrænseværdier mv., hvilket har ført til, at euro VI krav træder i kraft over tre faser (A, B og C) med forskudte ikrafttrædelsesdatoer.

Sideløbende med, at grænseværdierne er skærpet, er der indført krav om overvågning i køretøjet af det emissionsbegrænsende udstyr, som kaldes "On

Board Diagnostic" (OBD). OBD-systemer er vigtige for emissionsbegrænsningen. Det identificerer, registrerer og fortæller chaufføren om forskellige typer forringelser eller fejl, herunder filtreringsprocesser og kontinuerlige regenerationsprocesser, på systemerne i hele køretøjets livscyklus.

De teknologier, der skal anvendes til denne overvågning, såsom en sodsensor, var ikke markedsmodne da ikrafttrædelsestidspunktet for OBD-tærskelværdi for partikler blev besluttet. Derfor blev kommissionen pålagt, at foretage en gennemgang af overvågningskravene. Nærværende forslag er en udløber af en nærmere gennemgang af den tekniske gennemførlighed af tærskelværdier for OBD "On Board Diagnostic" (OBD), der overvåger det emissionsbegrænsende udstyr.

Her er det generelt fundet, at sensorer til brug for partikelovervågning er en teknologi på vej til at være moden i forhold til at levere reproducerbare resultater, overholde holdbarhedskrav mv. Kommissionen vurderer dog ikke at denne teknologi er tilgængelig ifht. masseproduktion. Nærværende forslag indebærer således en udsættelse af ikrafttrædelsesdatoen for overvågningsudstyrets tærskelværdi for partikler fastsat i tabel 1 i bilag 10 til forordning 582/2011/EU, da det er vurderet, at der er brug for en længere overgangsperiode. De nye datoer fastsættes til 31. december 2015 for nye typer køretøjer og 31. december 2016 for alle nye køretøjer, hvilket svarer til 15 mdr. udsættelse.

Forslaget ændrer ikke på udledningskravet fra selve køretøjet, men kun overvågningsudstyret.

#### *2) Metode til godkendelse af benzinbiler vedr. biobrændstof E75*

Med forslaget indføres endvidere en korrektion for måling af kulbrinter, der betyder, at der tillades en lidt højere emission, når der gennemføres typetest med E75, som referencebrændstof. Dette sker for at kompensere for, at ethanol har en højere massefylde end almindelig benzin. Med forslaget tilgodeses såkaldte "flex-fuel" biler. Miljøstyrelsen vurderer, at ændringen *kan give en meget lille stigning i udslippet af kulbrinter målt efter vægt, men ikke efter antal molekyler*. Forslaget vurderes derfor blot at have en meget lille betydning i forhold til udledningen af kulbrinter, og ikke ingen betydning i forhold til partikel- og NOx-udslip.

#### **4. Europaparlamentets udtalelser**

Europaparlamentet skal ikke udtale sig om sagen.

#### **5. Nærhedsprincippet**

Spørgsmålet om nærhedsprincippet er ikke relevant for denne sag, da der er tale om udmøntning af gældende EU indre markedsregulering.

#### **6. Gældende dansk ret og lovgivningsmæssige konsekvenser**

Forslaget har ingen lovgivningsmæssige konsekvenser for Danmark.

#### **7. Konsekvenser for Danmark**

##### Økonomiske og administrative konsekvenser:

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

Omkostning som følge af krav om OBD system for motorproducenterne var inkluderet i forbindelse med at euro 6 normen blev politisk vedtaget.

Her er der tale om en udskydelse af kravene til OBD og nærværende forslag ventes derfor ikke at påføre en udgift.

Den anden del af forslaget introducerer en ny testmetode for benzinbiler med en korrektionsfaktor ved brug af E75. Denne del af forslaget vurderes ligeledes ikke at medføre økonomiske eller administrative konsekvenser.

#### Beskyttelsesniveau:

Egendiagnosesystem: Beskyttelsesniveauet vurderes ikke at blive påvirket, da der er tale om udskydelse af visse ikrafttrædelsesdatoer for overvågningsudstyr – og ikke grænseværdier.

Korrektionsfaktor for biobrændstoffer: Forslaget om en korrektionsfaktor for biobrændstoffer vurderes at have en lille, men uvæsentlig indflydelse på beskyttelsesniveauet.

### **8. Høring**

Forslaget har været i høring i Specialudvalget vedrørende Miljø fra den 5.- 6. februar 2014.

3F bemærkede, at organisationen kunne støtte den foreslåede indstilling om at undlade at stemme og samtidig er enig i, at Danmark skal arbejde for, at Euronormerne får en så tidlig ikrafttrædelse som muligt.

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

Forslaget er drøftet i en kommissionsarbejdsgruppe i november 2013. En række af de store EU medlemsstater har forholdt sig positivt til den foreslåede ikrafttrædelsesdato, som kan ventes at være uændret i kommissionens endelige forslag.

### **10. Regeringens generelle holdning**

Danmark støtter, at der fastsættes tekniske specifikationer, som tager højde for den tekniske udvikling og medfører, at nye teknologier skal leve op til sammenlignelige emissionskrav som konventionelle tunge vejgående køretøjer (lastbiler og busser) såvel som de lette køretøjer (vare- og personbiler).

Danmark arbejder dog samtidigt generelt for at Euronormerne får en så tidlig ikrafttrædelse som muligt, og arbejder generelt imod udsættelse af krav.

Danmark vil i den konkrete sag ikke modsætte sig en udsættelse af tidsfristen, da der er tale om en teknisk foranstaltning, som ikke påvirker udledningskravet til partikler.

Danmark støtter desuden at brugen af biobrændstoffer fremmes og vil derfor ikke modsætte sig den foreslåede tilpasning, selvom det kan medføre en lidt højere udledning af kulbrinter målt i vægt, men ikke i antal molekyler.

### **11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg**

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.