



Miljøministeriet
Departementet

Folketingets Miljø- og Fødevareudvalg

Den 3. februar 2023
Sagsnummer: 2021-1298
MIM 07-23

./.

Vedlagt fremsendes til udvalgets orientering grund og nærhedsnotat om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer med hensyn til emissioner og batteriers holdbarhed (Euro 7) og om ophævelse af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009.

Med venlig hilsen

Magnus Heunicke / Henrik Hedeman Olsen



Den 2. februar 2023
J.nr. 2021-3272
MIM 07-23

GRUND- OG NÆRHEDSNOTAT TIL FOLKETINGETS EUROPAUDVALG

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer med hensyn til emissioner og batteriers holdbarhed (Euro 7) og om ophævelse af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009

KOM(2022)586

Nyt notat.

Resumé

Kommissionen har fremlagt forslag til skærpelse af euronormerne, der fastlægger krav til udledning af luftforurening fra køretøjer. Forordningen fastsætter krav til udledning af luftforurening fra nye tunge og lette køretøjer, krav til levetider, mindstekrav til batteriers holdbarhed, test af køretøjer mv. Kravene gælder nye køretøjer som markedsføres fra 2025 og 2027 for hhv. lette og tunge køretøjer. Forslaget øger beskyttelsesniveauet, og Kommissionens konsekvensanalyser viser, at forslaget vil have en positiv samfundsøkonomisk effekt. Regeringen støtter generelt forslaget, men så gerne et højere ambitionsniveau – særligt for de lette køretøjer. Regeringens endelige stillingtagen afventer en nærmere vurdering af de statsfinansielle, samfunds- og erhvervsøkonomiske konsekvenser.

Baggrund

Kommissionen har ved KOM (2022) 586 af den 10. november 2022 fremsendt forslag om Europa-Parlamentets og Rådets forordning om typegodkendelse af motorkøretøjer og motorer samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer med hensyn til emissioner og batteriers holdbarhed (Euro 7) og om ophævelse af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009. Forslaget er modtaget i dansk sprogudgave den 15. december 2022.

Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 114 og skal behandles efter proceduren for den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294.

De såkaldte euronormer fastlægger krav til udledning af luftforurening fra køretøjer. Disse er gradvist skærpet over årene, og nærværende forslag er således den syvende skærpelse af

udledningsgrænseværdierne. Forslaget er en revision af forordning (EF) nr. 715/2007 og forordning (EF) nr. 595/2009¹ (begge også kaldet Euronorm 6), som er den norm der gælder i dag.

Formål og indhold

Kommissionen har fremsat forslag til Euro 7, der omfatter nye emissionsstandarder for luftforurening for både lette og tunge køretøjer. Standarden omfatter alene nye køretøjer, motorer, komponenter, separate enheder eller systemer, der skal markedsføres i EU efter, at forordningens regler får effekt fra 2025 og 2027. Euro 7 forslaget skal ses i sammenhæng med Kommissionens handlingsplan for nulforurening samt øvrige reguleringer vedr. periodesynsdirektivet, luftkvalitetsdirektivet, typogodkendelsesforordningen for køretøjer med tilhørende markedsovervågning, batteri forordningen mv.

Formålet med forslaget er overordnet at minimere emissionerne fra køretøjer og dermed sikre forbedret luftkvalitet til gavn for borgernes sundhed og miljøet. Med forslaget vil Kommissionen sikre, at bilparken fremadrettet, selv med EU's mål om udfasning af salg af nye fossile person- og varebiler i 2035, har så lille en udledning som muligt gennem hele køretøjets levetid også af hensyn til eftermarkederne. Samtidig skal forslaget understøtte, at den europæiske bilindustri har "first mover" fordel på eksportmarkeder.

Med forslaget søger Kommissionen at reducere kompleksiteten af reguleringen, reducere administrative omkostninger, opdatere udledningskravene og forbedre kontrol med udledning af luftforurening ved faktisk kørsel.

Kommissionen vurderer, at forslaget vil give tæt på en halvering af NOx udledningen for de berørte køretøjer i 2035.

Kommissionen anfører i forslaget, at selvom europæiske bilfabrikanter vil få en omkostning som følge af forslaget, har forslaget positiv indvirkning på fabrikanternes konkurrenceevne, idet Kina og USA har mere restriktive emissionsstandarder.

Forslaget omfatter luftforurening og testkrav for alle motorkøretøjer (personbiler, varebiler, lastbiler og busser). Herudover er medtaget ikke-udstødningsforurening, batteriholdbarhedskrav og visse testkrav som også er målrettet el- og hybridkøretøjer. Forslaget omfatter følgende hovedpunkter, som nedenfor vil blive uddybet:

- Luftforureningskrav
- Ikrafttrædelsesdatoer
- Testkrav
- Ikke-udstødningsforurening (dæk, bremses og fordampningsemissioner)
- Krav til levetid og mindstekrav til batteriers ydeevne og holdbarhed
- Nye krav til egenmålingssystem (On-Board Monitoring - OBM)
- Kommissionens beføjelser

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 af 20. juni 2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6), om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer, og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 595/2009 af 18. juni 2009 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

Luftforureningskrav

Kommissionens forslag fastsætter teknologineutrale emissionskrav til nye lette og tunge køretøjer, således at disse køretøjer, uanset hvilken intern forbrændingsmotor de anvender, fremover skal opfylde de samme udledningskrav for luftforurening. Med andre ord får diesel og benzindrevne motorer samme grænseværdier for luftforurening, samt alle køretøjer på alternative brændstoffer. Det vil sige, hvis der laves et køretøj med forbrændingsmotor, der eksempelvis drives af brint vil denne ligeledes være omfattet af forordningen.

Med forslaget videreføres de laveste eksisterende Euro 6 grænseværdier, som hermed kommer til at gælde for både benzin- og dieselmotorer. Forslaget medfører hermed, at den lavere udledningsgrænseværdi for kvælstofoxider (NO_x), som benzinbiler allerede skal opfylde i forbindelse med Euro 6 også kommer til at gælde dieslbiler. Med forslaget forslås grænseværdien at være 60 mg/km. Omvendt har dieslbiler haft en lavere udledningsgrænseværdi for kulilte (CO), som benzinbiler med forslaget skal opfylde. Grænseværdien er på 500 mg/km.

For partikelantal (PN) omfattes med forslaget partikelstørrelser fra 23nm (nanometer) og ned til 10 nm, og der indføres som noget nyt en grænseværdi for ammoniak (NH₃), mens øvrige grænseværdier for Euro 6 fastholdes. Større varebiler skal med forslaget opfylde samme grænseværdier som personbiler, hvorfor der for disse segmenter ses skærpelser af grænseværdierne.

Kommissionen introducerer herudover en budgetgrænseværdi. Denne grænseværdi udtrykker den samlede tilladte udledning af luftforurening for de første 10 km af en tur. Ved test af bilen opgøres dermed den samlede forurening fra bilen over de første 10 km. Som oftest er motoren kold, når en bil starter og i denne fase er udledning af forurening størst (koldstart). Budgetgrænseværdien har til hensigt at simplificere testkrav og fortsat fastholde beskyttelsesniveauet. Kører bilen længere gælder den almindelige grænseværdi for hver km bilen kører.

Endvidere er der ikke længere fastsat en øvre vægtgrænse for personbiler (køretøjskategori M₁), hvis definition følger EU's typegodkendelsesforordning² og dermed beror på antal siddepladser i køretøjet. De tidligere klasser 1-3 for varebiler (N₁) udgår, og der introduceres grænseværdier, der er en anelse højere for varebiler med en effekt/masseforhold mindre end 35 kW/t (større varebiler med en mindre motor).

For tunge køretøjer (lastbiler og busser) indebærer forslaget skærpelser af grænseværdierne for NO_x, PN, CO og THC (total hydro carbons - samlede carbonhydrider). NMHC erstattes af NMOG (Non Metan Organic Gases - organiske gasser, bortset fra metan).

Grænseværdien for ammoniak opgøres fremadrettet som g/kWh. Der fastsættes endvidere grænseværdier for et antal nye stoffer eller disse udvides til både benzin og dieselmotorer for metan, lattergas og formaldehyd (CH₄, N₂O og HCHO).

Tunge køretøjer omfattes af en budgetgrænseværdi, som svarer til Euro VIe kravene, og udgør et budget baseret på den verdensomspændende testcyklus (WHTC). Som noget nyt indføres herudover en NO_x-udledningsgrænseværdi for tomgangskørsel, såfremt motoren ikke slår fra af sig selv efter 300 sekunder (5 minutter).

² Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 af 30. maj 2018 om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 og om ophævelse af direktiv 2007/46/EF (EØS-relevant tekst.)

Med forslaget indføres endvidere en mærkeordning for bilfabrikanter, der ønsker at få godkendt et køretøj, der udleder mindre end grænseværdierne. Disse køretøjer kan få en yderligere betegnelse med +, A samt G. Det vil eksempelvis sige, at Euro 7+ angiver, at køretøjerne udleder 20 pct. mindre end Euro 7 grænseværdien.

Ikrafttrædelsesdatoer

Ikrafttrædelsesdatoer for de nye emissionsstandarder er i forslaget sat til 1. juli 2025 for lette køretøjer og 1. juli 2027 for tunge køretøjer. Forslaget vil finde anvendelse fra den 1. juli 2030 for lette køretøjer fremstillet af fabrikanter af små mængder køretøjer.

Kommissionen anfører, at levetiden for ny-salg af benzin- og dieslbiler lakker mod enden med EU's mål om udfasning af salg af nye benzin og dieslbiler i 2035 for person- og varebiler. Datoerne er fastsat for at sikre en effekt af forslaget, og for at bilfabrikanter kan nå at indhente investeringsomkostninger.

Kommissionen oplyser, at for lette køretøjer er grænseværdier fastsat således, at bremses skal produceres af et bedre materiale (for ikke af afgive så mange partikler), partikelfiltre og computerstyring af røgrensningen forbedres og allerede eksisterende sensorers anvendelsesområde der kan måle den faktiske udledning fra på bilen udvides. Det vurderes ikke, at der skal ske større tilpasninger af produktionslinjer mv.

Kommissionen oplyser, at ambitionsniveauet for tunge køretøjer er højere i form af skærpede grænseværdier, der kan have konsekvenser for produktionen. Dette reflekteres i en senere ikrafttrædelsesdato.

Testkrav

Kommissionens forslag stiller for lette køretøjer krav om, at test ved faktisk kørsel skal udgøre en tur på mindst 10 km. Denne turlængde reflekterer normal brug af biler. Dermed bortfalder tidligere krav om, at ture skal omfatte både by-, landevej- og motorvejskørsel. Euro 7 viderefører fra tidligere euronormer, at testbetingelser opdeles i betingelser for prøvning ved normale kørselsforhold og testbetingelser ved udvidede kørselsforhold.

For tunge køretøjer udgår motortest, som erstattes af test af hele køretøjet, hvor der tages udgangspunkt i en kold og varm test samt en akkumuleret test, der anvendes til at fastsætte, om det tunge køretøj kan overholde sin budgetgrænseværdi. Da der kan forekomme høje udledninger, når en lastbil kører uden last, er der endvidere fastsat udledningskrav baseret på nyttelast.

I forslaget er der en forhøjelse af grænseværdien, når køretøjet testes under, hvad forslaget betegner som udvidede kørselsforhold. Hvis køretøjet under test opfylder én af betingelserne ved udvidede kørselsforhold, kan grænseværdien ganges med henholdsvis 1.6 for lette køretøjer (køretøjskategori M1 og N1) og 2 for tunge køretøjer (køretøjskategori M2, M3, N2 og N3). Udvidede kørselsforhold dækker over lave omgivelsestemperaturer, høje hastigheder samt for tunge køretøjer lav nyttelast mv.

Af testbetingelserne, der definerer udvidede kørselsforhold, er det særligt omgivelsestemperaturer, der er relevant for køretøjer i Danmark. Med forslaget kan den udvidede testbetingelse opnås ved omgivelsestemperaturer er mellem -7 og -10 grader for tunge køretøjer, mens omgivelsestemperaturen skal ligge mellem -10 grader og 0 grader for lette køretøjer.

Tunge køretøjer er med forslaget også underlagt udvidede kørselsforhold, når nyttelasten er mindre end 10 pct.

Ikke-udstødningsforurening (dæk, bremses og fordampningsemissioner)

I brugsfasen af køretøjer forekommer der udledninger fra dæk og bremses. Det gælder biler med intern forbrændingsmotor samt plug-in hybridbiler, elbiler mv. Disse medfører også forurening med mikroplastik og metaller. Med forslaget fastsættes grænseværdier for udledning fra bremses, og på sigt ønsker Kommissionen at fastsætte regler om dækslid, når der forelægger en anerkendt målemetode.

Dæk kan typegodkendes separat i forbindelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/2144 om krav til typegodkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer for så vidt angår deres generelle sikkerhed og beskyttelsen af køretøjspassagerer og bløde trafikanter³. Bilfabrikantens forpligtigelse i forbindelse med nærværende forslag er at sikre, at nye køretøjer markedsføres med dæk, der lever op til emissionsstandarder. Det er således fortsat lovligt for forbrugeren at skifte til vinterdæk mv.

Fordampningsemissioner forekommer fra tanken, særligt ved sommerlige temperaturer eller når man tanker bilen. Med forslaget indføres en nyt krav om intern dampretur i bilen. I EU er der indført et dampretursystem⁴, hvor damp fra bilens tank tilbageføres til tankstationens tankanlæg. Med det nye forslag omsættes dampen til brændstof i tanken og kommer i stedet forbrugeren til gode.

Krav til levetid og mindstekrav til batteriers ydeevne og holdbarhed

Kommissionen skærper med forslaget holdbarhedskravene til køretøjer via levetidskrav med ca. 3 år for lette køretøjer.

Person- og varebiler samt mindre busser (kategorierne M1, N1 og M2) skal hermed kunne overholde deres udledningsgrænseværdier ind til køretøjet er 8 år gammelt eller har kørt 160.000 km. Der tilføjes endvidere en forældelsesfaktor på 1,2 for yderligere levetid op til 200.000 km eller 10 år.

Større varebiler og visse lastbiler og busser (kategorierne N2, N3<16t, M3<7,5t) skal kunne overholde deres udledningsgrænseværdier ind til køretøjet er 8 år gammelt eller har kørt 300.000 km. Forslaget fastlægger ikke en forældelsesfaktor for yderligere levetid op til 375.000 km.

Tunge busser og lastbiler (kategorierne N3>16t og M3>7,5t) skal kunne overholde deres udledningsgrænseværdier ind til køretøjet er 15 år gammelt eller har kørt 700.000 km. Forslaget fastlægger ikke en forældelsesfaktor for yderligere levetid op til 875.000 km.

³ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/2144 af 27. november 2019 om krav til typegodkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer for så vidt angår deres generelle sikkerhed og beskyttelsen af køretøjspassagerer og bløde trafikanter og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 og ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 78/2009, forordning (EF) nr. 79/2009 og forordning (EF) nr. 661/2009 og Kommissionens forordning (EF) nr. 631/2009, (EU) nr. 406/2010, (EU) nr. 672/2010, (EU) nr. 1003/2010, (EU) nr. 1005/2010, (EU) nr. 1008/2010, (EU) nr. 1009/2010, (EU) nr. 19/2011, (EU) nr. 109/2011, (EU) nr. 458/2011, (EU) nr. 65/2012, (EU) nr. 130/2012, (EU) nr. 347/2012, (EU) nr. 351/2012, (EU) nr. 1230/2012 og (EU) 2015/166

⁴ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/126/EF af 21. oktober 2009 om fase II-genvinding af benzindampe ved benzinpåfyldning af motorkøretøjer på servicestationer og Europa-Parlamentet og Rådets direktiv 94/63/EF af 20. december 1994 om forebyggelse af emissioner af flygtige organiske forbindelser (VOC) ved benzinoplagring og benzindistribution fra terminaler til servicestationer.

Endvidere fastsættes som noget nyt batterilevetidskrav for batteriers holdbarhed i personbiler, således at forbrugeren sikres en batterikapacitet på 80 pct. efter 5 år eller 100.000 km, og 70 pct. efter 8 år eller 160.000 km.

For varebiler fastsættes minimumskravene for batterilevetiden til 75 pct. efter 5 år eller 100.000 km og 65 pct. efter 8 år eller 160.000 km. Kravene gælder både el-biler og plug-in hybridbiler.

Nye krav til egenmålingssystem (On-Board Monitoring OBM)

Kommissionens forslag indebærer en vis grad af digitalisering, hvor formålet er at anvende sensorer, der kontinuerligt kan måle udledningerne for køretøjer og give ejeren besked, hvis der er defekt på det emissionsbegrænsende udstyr. Fabrikanten kan anvende systemet til testudvælgelse af ibrugtagne køretøjer til holdbarhedstest, og syns- og markedsovervågningsmyndigheder kan detektere, om køretøjer er i ordentlig stand. Kommissionen vil endvidere indføre et "miljøkøretøjspas" (EVP), der let skal kunne identificere bilens miljønorm.

Kommissionen får med forslaget mulighed for at tilpasse regler for, hvornår der i instrumentbrættet gives en advarsel til føreren om, at der er defekte systemer. Danske erfaringer fra vejsidesyn peger på, at der er gået lang tid fra en defekt opdages, til at føreren får en advarsel. Dermed kan der være køretøjer på vejene med uforholdsmæssig høj udledning.

Kommissionen viderefører endvidere krav om måling af brændstofforbrug, og det vil fortsat være frivilligt for køretøjsejeren, hvorvidt disse data skal deles med andre.

Kommissionens beføjelser

Forslaget fremsættes som et led i en todelt fremgangsmåde, hvor de grundlæggende bestemmelser fastlægges af Europa-Parlamentet og Rådet efter fælles beslutningstagen, mens de tekniske specifikationer til gennemførelse af de grundlæggende bestemmelser vedtages af Kommissionen i komité-procedure.

Bestemmelserne i forslaget bemyndiger Kommissionen til at vedtage regler på en række punkter for fabrikanterne, medlemsstaternes typegodkendelse og markedsovervågning og rollen for tredjepart og Kommissionen med hensyn til typegodkendelsen.

Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentets udtalelse foreligger endnu ikke. Forslaget ventes at blive behandlet i Europa-Parlamentets Miljøudvalg som ledende udvalg.

Nærhedsprincippet

Forslaget er et led i gennemførelsen af den fælles handelspolitik, hvorfor nærhedsprincippet er tilgodeset. Formålet med forslaget vedrører endvidere en indsats overfor grænseoverskridende forurening fra transportsektoren, hvorfor forslaget vurderes at være i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

Gældende dansk ret

Bestemmelser vedrørende forurening for biler (Euronormerne) fastsættes i dag via EU-forordninger med direkte retsvirkning. Færdselsstyrelsens bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr⁵ indeholder henvisning til Euronormerne.

Administration af forordningen, herunder indførelse af sanktionsbestemmelser, foretages af Færdselsstyrelsen, der er dansk typegodkendelsesmyndighed for køretøjer. Sanktioner fastsættes ikke direkte i nærværende forslag, men reglerne falder under typegodkendelsesforordningen for køretøjer 2018/858/EU, som er indarbejdet i dansk ret.

Markedsovervågning foretages af Sikkerhedsstyrelsen. Forslagets regler om markedsovervågning har ligeledes direkte retsvirkning og ventes dermed ikke at medføre lovgivningsmæssige konsekvenser.

Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

En vedtagelse af forslaget kan medføre behov for tilpasning af dansk lovgivning, da det er forventningen, at bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr skal opdateres med en henvisning til Euro 7.

Økonomiske konsekvenser

Statsfinansielle konsekvenser ved forslaget kan forekomme som følge af ændringer til kravene til markedsovervågningen. Kommissionen har tilkendegivet, at markedsovervågningskrav i forslagets bilag 5 skal forstås således, at når et antal emissionstest skal foretages som angivet i typegodkendelsesforordningen, så angiver tabellen i bilag 5 hvilke test, der heraf er påkrævet. Der er således ikke tale om, at der skal udtages flere køretøjer end specificeret i EU's typegodkendelsesforordning. Kommissionen forventer således ikke en øget omkostning til markedsovervågningen.

Statsfinansielle omkostninger for stat, regioner og kommuner kan forekomme ved ny-indkøb af køretøjer til en lettere forhøjet pris, da bilfabrikanternes omkostninger må forventes at blive væltet over på salgspriserne. Det offentlige indkøb af transport ventes i vid udstrækning af overgå til nulemissionskøretøjer. Da prisstigningerne indgår i selve bilpriserne og ligger inden for rammerne af almindelige udsving i markedspriserne, skønnes der ikke at ville blive tale om DUT-kompensation til kommunerne og regionerne. Der forventes ingen væsentlige administrative konsekvenser for staten, regionerne eller kommunerne.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser som følge af forslaget vurderes ikke som væsentlige, da der ikke er større bilproduktion i Danmark. De direkte erhvervsøkonomiske omkostninger påfalder bilfabrikanterne i form tilpasninger af køretøjerne. Forslaget har dog indirekte erhvervsøkonomiske omkostninger, da bilfabrikanternes omkostninger må forventes at blive væltet over på salgspriserne.

⁵ Bekendtgørelse nr. 1050 af 17. oktober 2019 om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr, med senere ændringer.

Kommissionen har angivet, at salgsprisen for person- og varebiler ventes at stige med ca. 970⁶ kr. pr. bil som følge af forslaget, hvoraf ca. 728 kr. vil gå til forbedret emissionsbegrænsende udstyr (forbedret partikelfilter og bedre computerstyring af systemerne), bedre bremses ca. 187 kr. og nye digitale egenmålingssystemer (OBM) ca. 57 kr. Det svarer til 0,3-0,6 pct. af prisen på nye biler. Prisstigningen for et tungt køretøj vurderes at være knap ca. 22.000 kr. svarende til 1,8-3,1 pct. af prisen på et nyt køretøj.

Kommissionen har tilkendegivet, at ekstraomkostningen ikke vurderes at indvirke på bilkøberes bilvalg, og der vurderes således ikke adfærdsmæssige konsekvenser som følge af forslaget.

Samfundsmæssige konsekvenser

Ud fra Kommissionens konsekvensanalyse har Miljøministeriet foretaget en vurdering af de samfundsøkonomiske konsekvenser ved forslaget for Danmark. Vurderingen viser, at forslaget for lette køretøjer i perioden 2025 til 2035 vil medføre samfundsøkonomiske gevinster på i alt ca. 273 mio. kr. For tunge køretøjer vurderes forslaget at medføre samfundsøkonomiske gevinster på i alt 650 mio. kr. perioden 2027 til 2050. Gevinsterne relaterer sig til sparede negative helbredseffekter. De samfundsøkonomiske omkostningerne opgøres for lette køretøjer til ca. 176⁷ mio. kr. i perioden 2025 til 2035, og for tunge køretøjer er de samfundsøkonomiske omkostninger vurderet til i alt ca. 101 mio. kr. for perioden 2027 til 2035. Samlet set vurderes der således at være positive samfundsøkonomiske konsekvenser for lette køretøjer på i alt ca. 97 mio. kr. og for tunge køretøjer ca. 549 mio. kr. for de angivne perioder.

Det skal bemærkes, at salget af fossile køretøjer generelt ventes at falde væsentligt i takt med, at nulemissionskøretøjer vinder frem. For de nye lette køretøjer taler vi om en periode på 10 år, idet EU den 14. februar 2023 forventes endeligt at vedtage et mål om nul salg af nye lette benzin og dieslkøretøjer i 2035.

For tunge køretøjer ventes en længere periode med Euro 7 køretøjer frem mod 2050. Bilfabrikanter har således længere tid til at indtjene udviklingsomkostningerne. Indfasningsperioden for nye krav kan være betydende for bilfabrikanter. Bilindustrien har tidligere anført, at en normal indfasningsperiode er fire år, fra udvikling af nye typer til at køretøjet kan bringes på markedet. Dette forudsætter dog også ændring af produktionslinjer mv.

Erhvervsadministrative omkostninger forventes at blive reduceret som følge af simplificering af reglerne (besparelser til test og testvidner, typegodkendelsesgebyr, rapporteringsforpligtigelser i forbindelse med typegodkendelsen mv.). Besparelsen for bilfabrikanter anslås af Kommissionen til at være i alt 39 mia. kr. på EU plan.

Beskyttelsesniveauet og andre konsekvenser

Forslaget skønnes at have en positiv virkning for beskyttelsesniveauet i Danmark, idet luftforureningen fra vejtrafik vil falde.

⁶ Grundet afrundinger ved beregning summer tallene ikke helt op.

⁷ Omkostningerne antages at være i markedspriser og ikke i faktorpriser, grundet den af Kommissionen oplyste procentmæssige andel af købsprisen på et nyt køretøj.

Høring

Forslaget har været i høring i EU Specialudvalget for Transport og Miljøspecialudvalget fra d. 10. til 24. november 2022, hvor der er indkommet følgende ni eksterne høringssvar:

De Danske Bilimportører henviser til ACEA's (European Automobile Manufacturers' Association) forslag og positionspapirer og noterer, at begge organisationer stiller sig meget kritisk over for Kommissionens forslag. De Danske Bilimportører er meget kritisk over for de foreslåede skærpedelser af emissionskrav og pointerer, at de eksisterende Euro 6 normer allerede har medført så lave udledningsniveauer, at de dårligt kan måles. Det noteres, at luftforureningen fra vejtransporten skyldes den ældre del af bilflåden fra Euro 5 og ældre.

De Danske Bilimportører peger på, at de marginale omkostninger som følge af Euro 7 er meget høje. Det vil give betydelige omkostninger til forskning og udvikling for bilfabrikanter af konventionelle biler i stedet for, som planlagt, at allokere midler til udvikling af elbiler og brintbiler (nulemissionsbiler), hvilket kan bremse udviklingen af nulemissionskøretøjer.

Det fremføres, at ikrafttrædelsesdatoerne i forslaget er særdeles vanskelige at overholde, selv hvis der fortsat anvendes forskudte datoer med 1 år mellem ikrafttrædelse for hhv. nye typer og alle køretøjer. Her henvises til ACEAs positionspapir, hvor det bl.a. tilkendegives, at ikrafttrædelsesdatoerne bør afhænge af, hvornår forslaget er vedtaget og lovgrundlaget ligger fast, da fabrikanterne først herefter kan gennemføre de nødvendige investeringer. De danske bilfabrikanter opfordrer i stedet til, at der gøres en indsats for at accelerere fornyelsen af bilparken.

Endeligt opfordres Miljøministeriet til at konsekvensvurdere forslaget ift. brændstofforbrugsafgiftsloven (BRÆNDAL).

Bilbranchen og DI støtter mål om at forbedre miljø- og klimapåvirkningen fra transportsektoren, som har betydet, at EU er blevet verdensførende ved at sætte ambitiøse udledningskrav til nye køretøjer. Det noteres, at Euro 6 kravene har sikret meget lave forureningsniveauer.

Bilbranchen og DI er bekymrede for, at de foreslåede krav vil være et bump på vejen for 100 pct. nulemissionskøretøjer. Bilfabrikanterne bør således fokusere på udvikling af nulemissionsteknologier frem for at justere på forældet teknologi.

Bilbranchen og DI bakker op om, at der gøres en indsats for at udskifte de ældre og mere forurenende køretøjer med mere miljø- og klimavenlige køretøjer gennem skrotpræmier.

AUTIG (Autobranchens Handels- og Industriforening i Danmark) deler Kommissionens ambitionsniveau for luftforurening og at sikrer EU's konkurrenceevne og finder at det bør gå hånd i hånd med stigning i priserne på nye køretøjer og deres reparation. AUTIG ser positivt på at kravene ifbm. Euro 7 ser ud til at gælde de næste 10 år frem for blot 5 år, som det har været tilfælde med de hidtidige emissionskravsstramninger. AUTIG støtter effektive emissionsmålinger, der afspejler køretøjernes udledning ved faktisk kørsel.

AUTIG noterer, at der endnu ikke er fastlagt målemetoder for ikke-udstødningspartikler, og finder dem svære at forholde sig til. Påpeger, at der er flere danske virksomheder, der lever af at restaurere bremses og regummier nedslidte dæk. AUTIG finder, at det vil være kontraproduktivt for den

miljømæssige ambition, hvis Euro 7 kravene til partikelemissioner fra bremses og dæk kommer til at stå i vejen for disse cirkulære virksomheder i autobranchen.

AUTIG er stærk fortal for at digitalisere håndhævelsen. AUTIG påpeger, at adgangen til data fra bilerne generelt og emissioner af enhver slags skal være tilgængelige for alle tredjeparter efter bilejerenes samtykke og uden forhindringer fra bilfabrikanten. Prisen for tredjeparts dataadgang bør ikke overstige omkostningen ved at gøre data tilgængelig og dataanvendelse- og adgang må ikke kunne overvåges af bilfabrikanterne af hensyn til tredje parts egen forretningsudvikling. Tredjeparts dataadgang er forudsætning for at sikre konkurrence og forbrugeren overkommelige priser.

Endeligt bemærker AUTIG, at forslaget emissionskrav vil medføre behov for forbedret teknologi til røgrænsning, herunder særligt koldstart, partikelfiltre, ammoniakemissioner fra gasmotorer, holdbarhedskrav og testkrav.

Dansk E-mobilitet ser positivt på forslaget som er fremlagt efter flere forsinkelser, og at det udvides til at omfatte ikke-udstødningspartikler og metan. Dansk E-mobilitet finder at forslaget fejler med at leve op til forslaget formål om at reducere luftforureningen ved vejtransport for at gavne både klimaet og den europæiske befolknings helbred. Dansk E-mobilitet forventer en stramning af emissionsgrænseværdierne i forhandlingerne af forslaget.

Dansk E-mobilitet fremhæver at forslaget er alt for uambitiøst og tager på ingen måde højde for de teknologiske fremskridt, der har været de sidste 10 år siden sidste EURO-standard blev præsenteret. Her påpeges strømligning af grænseværdier mellem benzin og dieslbiler for hhv. CO og NOx, og der henvises til Kommissionens konsekvensanalyse, hvor udledningen reduceres op mod 50 pct. alene ved eksisterende teknologi til en gennemsnitlig pris på 304 euro pr bil.

Yderligere peges der på, at Kommissionen oprindelige forslag indebar skarpere reduktionskrav, men at disse blev lempet i sidste øjeblik, hvilket skyldes en stærk lobbyindsats fra bilindustrien, og et misforstået prismæssigt hensyn til den europæiske forbruger, der står i en situation med både inflation og høje energipriser.

Dansk E-mobilitet påpeger at forslaget vil bringe EU bagud ift. USA og Kina og dermed stå svagere i den internationale konkurrence, hvilket også giver forringelser for EU's befolkning via jobs mv fra bilindustrien.

Endeligt foreslår Dansk E-mobilitet, at emissionsgrænseværdierne skærpes (CO (mg/km): 400, NMOG (mg/km): 45, NOx (mg/km): 30 og PM (mg/km) samt at levetidskravene forlænges fra 160.000 km til minimum 200.000 km.

Dansk Miljøteknologi bakker op om den nye forordning, der samler Euro 6 normen i én forordning og fastsætter teknologi og brændstofneutrale krav til alle typer køretøjer. Finder, at det er på rette tid at sætte ind overfor ikke-udstødningspartikler. Dansk Miljøteknologi mener, at ambitionsniveauet er for lavt og havde gerne set, at der blev stillet krav til den eksisterende bilpark, som har en begrænset levetid.

Dansk Miljøteknologi mener principielt, at der bør stilles krav om retrofit af rensedyr på eksisterende køretøjer i takt med, at der indføres skærpede euronormer, hvis der skal opnås en reel effekt fra den aldrende bilpark i Europa. Den uambitiøse tilgang ved kun at stille krav til nye biler betyder, at det gøres attraktivt at holde liv i den ældre og forurenende bilpark, selvom der findes røgrænsningssystemer, der kan eftermonteres.

Dansk Miljøteknologi finder, at regeringen bør skærpe miljøzoner i takt med, at euronormer skærpes. Dansk Miljøteknologi påpeger, at såfremt der kommer mere fokus på krav til den ældre bilpark, vil danske grønne virksomheder kunne bruge hjemmemarkedet som et udstillingsvindue for deres løsninger, hvilket vil kunne gavne dansk eksport- og beskæftigelsesmuligheder.

Dansk Erhverv noterer, at euronormer har spillet en vigtig rolle til at få nedbragt forureningen til gavn for lokalmiljø og klima. Dansk Erhverv finder, at en af styrkerne ved Euronorm-standarderne har været, at delmål er blevet indført efter langsigtede planer, så producenter og transportvirksomheder har kunne planlægge ud fra det. Dansk Erhverv er positive over for, at reduktionsmålene opdateres med Euro 7.

Dansk Erhverv finder det vanskeligt, at de to forordninger for hhv. lette og tunge køretøjer lægges sammen, fordi lette køretøjer står udviklingsmæssigt et andet sted end tunge køretøjer. Hertil kommer, at fabrikanter og transportvirksomhederne fremover skal forholde sig til en opdateret samlet lovpakke i stedet for individuelle regler. Dansk Erhverv mener derfor ikke, at forslaget medfører en simplificering, og er yderligere bekymrede for, at reduktionsmål kan udvaskes. Dansk Erhverv opfordrer til at test- og rapporteringskrav strømlines og reglerne afbureaukratiseres.

Dansk Erhverv noterer, at Euro 7 fastsætter en relativt lille reduktion af partikler sammenlignet med euro 6, og at der i stedet introduceres krav til ikke-udstødningspartikler.

Dansk Erhverv bemærker endvidere, at de tunge køretøjer som udgangspunkt benyttes i 6 til 8 år, og at der dermed er en vis forsinkelse i effekterne af evt. revideret mål og standarder. Endeligt bemærker Dansk Erhverv, at såfremt euronormerne ønskes revideret igen, så de fortsat flugter med EU's klimaambitioner, er det vigtigt, at sådan ændringer foretages i god tid og med langsigtet implementering.

Dansk PersonTransport finder det vigtigt, at der arbejdes med løsninger til at nedbringe forureningen. Dansk PersonTransport er bekymrede for, at manglende samspil mellem udledningerne fra køretøjets motor og fra andre dele af køretøjet som fx dæk, da det vil kunne betyde, at transportvirksomheder vil skulle ombygge eller udskifte deres køretøjer med store økonomiske konsekvenser til følge. Her fremhæves et eksempel med en vognmand, der investerer i et Euro 7 køretøj, som fra den ene dag til den anden ikke længere kan betragtes som Euro 7, fordi der er skiftet dæk. Det påpeges, at det kan skabe problemer for miljøzoner mv. Dansk PersonTransport opfordrer til, at der med forordningen tages udgangspunkt i transportvirksomhedernes hverdag.

Dansk PersonTransport finder, at der er brug for mere klarhed ifht. adgangen af data i forslaget, men støtter op om bedre anvendelse af data og digitalisering. Omvendt finder Dansk PersonTransport, at digitalisering skabe spørgsmål om adgang til data fra køretøjerne. Finder, at det er vigtigt, at der skelnes mellem bilfabrikanter og ejere af køretøjer, da det er vigtigt, at ejerne af køretøjer får adgang til den data som køretøjet producerer.

Endeligt opfordrer Dansk PersonTransport Miljøministeriet til at sikre en tæt involvering af vejtransportbranchen i forhandlingerne af forslaget, da branchen normalt ikke er repræsenteret i EU specialudvalget for miljø.

DTL noterer, at euronormerne gennem tiden har mindsket køretøjernes miljøbelastning. DTL finder, at Euro 7 er en naturlig forlængelse af den hidtidige indsats, som vil gavne miljø og sundhed. DTL vurderer, at forbrændingsmotorer fortsat vil spille en rolle for den tunge landtransport flere år ud i fremtiden. DTL støtter, at flere relevante udstødningsstoffer inddrages i Euro 7, hvis det sker med en balanceret tilgang, hvor miljøeffekterne sammenholdes med de forøgede omkostninger til at udvikle og fremstille køretøjerne. Forslaget indebærer ikke CO₂ krav. DTL opfordrer til, at der er fokus på at skærpe krav til NO_x og partikler kan ske på bekostning af brændstofforbruget og dermed CO₂ udledningen.

DTL stiller sig skeptiske overfor at inddrage ikke-udstødningspartikler i Euro 7. DTL er enige i at reducere emissionen, men peger på en række praktiske udfordringer med at håndhæve og kontrollere kravet i praksis, hvilket vil give usikkerhed for vognmændene. DTL finder, at krav til dæk og bremsepartikeludledning bør ske i særskilt lovgivning.

Endeligt finder DTL, at det er positivt, at der gøres brug af moderne teknologi til overvågning af emissioner, og at føreren straks kan gøres opmærksom på problemer.

FDM hilser Euro 7 forslaget velkomment, og finder det glædeligt, at der er medtaget krav til batterilevetid i elbiler, ikke-udstødningspartikler og én samlet forordning for både lette og tunge køretøjer. FDM er dog bekymret for, at batterilevetidskravene ikke vil tilgodese et almindelig dansk kørselsmønster. Her peges der på, at kilometertærsklen er ganske lav og FDM så gerne en skærpelse til fx 250.000 km.

Hertil savner FDM, at der stilles krav til energieffektivitet for elbiler. FDM finder, at det hverken for forbrugerøkonomien eller klimaet er ligegyldigt, hvor energieffektiv en elbil er. FDM så derfor gerne, at der blev indført et krav til elbilens energiforbrug baseret kWh/km. FDM savner endvidere definition af, hvordan bilproducenterne kan og må betegne kapaciteten på elbilens batteri. FDM foreslår, at der stilles krav til oplysning om elbilens brutto og nettokapacitet.

FDM opfordrer til test ved faktisk kørsel gøres obligatorisk. Fsva. WLTP/WLTC laboratoriemålinger opfordrer FDM, at disse foretages ved 10 grader, der afspejler gennemsnitstemperaturen i EU og at testen herudover udvides til temperaturer ned til -7 grader. Endvidere finder FDM, at der bør stilles krav til bilernes ammoniakudledning, da dette er et biprodukt fra bilernes AdBlue-anlæg.

FDM hilser det velkomment, at der sættes fokus på ikke-udstødningspartikler, men er bekymrede for, at reglerne kan udelukke nogle forbrugere fra eftermarkedet.

Endeligt finder FDM, at der bør fastsættes sanktionsbestemmelser for In Service Conformity, hvor krav om levetid, emissioner mv. tjekkes.

Generelle forventninger til andre landes holdninger

En række lande har udtrykt bekymring i forhold til ikrafttrædelsesdatoerne og den tid typegodkendelsesmyndigheder og bilfabrikanter har til at indstille sig på kravene.

Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen hilser Kommissionens forslag velkomment. Luftforurening leder hvert år til ca. 4.000 for tidlige dødsfald i Danmark, og det er derfor væsentligt at få nedbragt luftforureningen fra vejtransporten, særligt i byer med megen trafik. Regeringen finder det således relevant at få opdateret

og skærpet reguleringen af emissioner fra lette og tunge køretøjer. Generelt havde regeringen dog gerne set et mere ambitiøst forslag. Forslaget til emissionsgrænseværdier for de lette køretøjer er hovedsageligt en strømligning mellem benzin og dieslbiler, og her savner regeringen et højere ambitionsniveau.

De biler der sælges i dag forurener de næste mange år, da bilers gennemsnitlige levetid i Danmark er på ca. 15 år. Regeringen finder derfor, at emissionskrav, levetidskrav, holdbarhedskrav til batterier og testbetingelser bør vægtes højt. Herunder bør levetidskrav og mindstekrav til batteriers holdbarhed skærpes af hensyn til forbrugerne og levetiden af køretøjerne.

Det er vigtigt, at testbetingelser for køretøjer reflekterer normal brug. Der skal derfor fastsættes testbetingelser og metoder der sikrer, at bilerne ved faktisk kørsel har en udledning, der afspejler de fastlagte grænseværdier. Det gælder også ved kold start, hvis bilen kører uden megen last og såfremt bilen kører i tomgang.

Regeringen finder det vigtigt, at ikrafttrædelsestidspunkterne ikke udskydes, samt at der fastholdes et ikrafttrædelsestidspunkt for hhv. lette og tunge køretøjer for at lette gennemsigtigheden. Det er således regeringens holdning, at ikrafttrædelsestidspunktet i forslaget for lette køretøjer skal fastholdes til 2025, og for tunge køretøjer til 2027, og at dette forslags euronormer for lette køretøjer på fossile brændstoffer forventes at være de sidste før Kommissionens mål om nul salg af benzin og dieslbiler i 2035. Regeringen vil endvidere arbejde for, at ikrafttrædelsestidspunktet for lette køretøjer produceret i små serier fremrykkes fra 1. juli 2030. Indfasningstiden og ambitionsniveauet hænger sammen, og såfremt der i forhandlingerne sker lempelser i indfasningstiderne er det regeringens holdning, at dette bør modsvares af skærper på forslagets øvrige elementer.

Regeringen ser positivt på, at forslaget imødekommer behovet for at undgå manipulation af køretøjer. Regeringen ser endvidere positivt på forslaget om øget digitalisering og information til føreren af køretøjer ved defekte systemer gennem OBM og OBD. Regeringen har noteret sig, at der i forslaget er gjort opmærksom på sammenhængen med reglerne om periodesyn og syn ved vejsiden. Det vil være et opmærksomhedspunkt for regeringen ved den kommende revision af de EU-retlige synsregler (Kommissionen forventer at fremsætte forslag hertil i 3-4. kvartal 2023), at der sikres en sådan sammenhæng, ligesom regeringen vil arbejde for, at der som led i nye synsregler indføres krav til måling af emissioner i forbindelse med periodesyn af køretøjer for at følge emissionerne i hele køretøjets levetid.

Regeringen ser positivt på, at krav til ikke-udstødningspartikler medtages i forslaget, da det kan nedbringe forurening fra bremses og dæk fra både konventionelle og nulemissionskøretøjer. Regeringen vil samtidig være opmærksom på den praktiske implementering og håndhævelse.

Regeringen kan støtte, at Kommissionen i forslaget bemyndiges til at vedtage regler på en række punkter for fabrikkerne, medlemsstaternes typegodkendelse og markedsovervågning, så længe der ikke omfattes væsentlige elementer og der er en klar afgrænsning af hvilke område bemyndigelsen omfatter, samt at der sikres god inddragelse af medlemslandene.

Endelig er det regeringens holdning, at forslaget bør bidrage til den europæiske konkurrenceevne, således at EU's normer kommer op på niveau med USA og Kina. Hermed sikres også bilindustriens betydning for økonomi og arbejdspladser i relevante medlemslande.

Regeringens endelige stillingtagen afventer en nærmere vurdering af de statsfinansielle, samfunds- og erhvervsøkonomiske konsekvenser.

Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg

Folketingets Europaudvalg er den 9. december 2022 kort orienteret mundtligt om, at forslaget er fremsat. Sagen har ikke tidligere været forelagt for udvalget.