



**Miljøministeriet**

EU og Internationalt  
Den 14. september 2023  
MIM 98-23

---

**Samlenotat**  
**Rådsmøde (konkurrenceevne) den 25. september 2023 - miljødelen**

---

6. Kommissionens forslag til Europa-Parlamentet 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  
- *Generel indstilling*  
KOM (2022) 586

side 2

---

# Kommissionens 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

---

Revideret version af rammenotat af 23. februar 2023. Nye afsnit er markeret med en streg i marginen.

### **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 lette og tunge 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 det vurderes, at forslaget vil have en positiv samfundsøkonomisk effekt. Regeringen støtter generelt forslaget, og vil arbejde for som minimum at fastholde ambitionsniveauet – særligt for de lette køretøjer.*

### **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. 595/2009<sup>1</sup> (begge også kaldet Euronorm 6), som er den norm, der gælder i dag.

Der ventes vedtaget generel indstilling om sagen i forbindelse med rådsmøde (konkurrence) den 25. september 2023.

### **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 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, typegodkendelsesforordningen med tilhørende markedsovervågning, batteriforordningen mv.

---

<sup>1</sup> 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

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.

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 NO<sub>x</sub> 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

Som led i forhandlingerne om forslaget har formandskabet fremsat en række forslag til kompromistekster. Kompromisteksterne udvander i væsentlig grad forslagets elementer, herunder luftforureningskrav, ikrafttrædelsesdatoer og testkrav.

Formandskabets seneste kompromisforslag tilbagefører således overordnet set grænseværdier og testkrav til emissioner fra udstødningen, så de generelt er i overensstemmelse med Euro 6, som er den euronorm, der er gældende i dag. Hermed udgår en række af forslagets udledningsgrænseværdier for både lette- og tunge køretøjer. Endvidere udgår en række testkrav; koldstart, lavere temperaturer, med trailer, lav nyttelast mv. Herudover udgår nye krav og test til opsamling af sundhedsskadelige benzindampe ved tankning.

I formandskabets kompromisforslag udskydes ikrafttrædelsesdatoer for både lette og tunge køretøjer til hhv. 3 og 5 år efter forordningen træder i kraft. Herudover undtages bybusser for Euro 7 ind til 2030, hvor de i henhold til forslaget om CO<sub>2</sub>-standarder for tunge køretøjer skal overgå til nulemissionskøretøjer. Endelig strammes procedurerne for Kommissionens vedtagelse af sekundære retsakter, således at medlemsstaterne i højere grad kan blokere vedtagelsen.

#### *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.

Med forslaget (for person- og varebiler) 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<sub>x</sub>), som benzinbiler allerede skal opfylde i forbindelse med Euro 6, også kommer til at gælde dieselmotorer. Med forslaget foreslås grænseværdien at være 60 mg/km. Omvendt har dieselmotorer 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 (NH<sub>3</sub>), 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, som bilen kører.

Endvidere er der ikke længere fastsat en øvre vægtgrænse for personbiler (køretøjskategori M1), hvis definition følger EU's typegodkendelsesforordning<sup>2</sup> 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<sub>x</sub>, PN, CO og THC (total hydrocarbons - 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 (CH<sub>4</sub>, N<sub>2</sub>O 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<sub>x</sub>-udledningsgrænseværdi for tomgangskørsel, såfremt motoren ikke slår fra af sig selv efter 300 sekunder (5 minutter).

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.

---

<sup>2</sup> 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.)

### *Ikrafttrædelsesdatoer*

Ikrafttrædelsesdatoer for de nye emissionsstandarder er i forslaget sat til 1. juli 2025 for lette køretøjer og 1. juli 2027 for tunge 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 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 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, at omgivelsestemperaturer er mellem -10 og -7 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 trafikanter<sup>3</sup>. 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 tanke bilen. Med forslaget indføres et nyt krav om intern dampretur i bilen. I EU er der indført et dampretursystem<sup>4</sup>, 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 lægger ikke op til 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 lægger ikke op til en forældelsesfaktor for yderligere levetid op til 875.000 km.

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

<sup>3</sup> 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

<sup>4</sup> 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.

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 køretøjs ejeren, 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 bliver 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 udstyr<sup>5</sup> 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 implementeret 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 detailforskrifter for køretøjer skal opdateres med en henvisning til Euro 7.

---

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

### Økonomiske konsekvenser

Kommissionen har angivet, at forslaget ventes at medføre meromkostninger for person- og varebiler på ca. 900 kr. pr. konventionel bil og ca. 220 kr. for en elbil før moms og afgifter. For tunge køretøjer vurderes meromkostningen at være ca. 20.000 kr. og 5.000 kr. for henholdsvis konventionelle og eldrevne køretøjer. Såfremt det antages, at bilproducenterne overvælter meromkostningen 100 pct. til salgsprisen, vil det således medføre prisstigninger, jf. *tabel 1*.

**Tabel 1**

Konsekvenser for prisen på køretøjer		
	Pr. køretøj (kr.)	I alt pr. år i Danmark (mio. kr.)
<b>Konventionelle køretøjer</b>		
Lette køretøjer (person- og varebiler)	900	66
Tunge køretøjer	20.000	68
<b>Eldrevne køretøjer</b>		
Lette køretøjer (person- og varebiler)	220	44
Tunge køretøjer	5.000	8
<b>I alt</b>	-	<b>186</b>

Kilde: Miljøministeriet pba. oplysninger fra Kommissionen; Energistyrelsens fremskrivning af solgte køretøjer

Der foreligger ikke beregninger af de økonomiske effekter med de ændringer, der introduceres i formandskabets kompromistekst. Kommissionen har foretaget visse justeringer i antagelser mv. for beregningerne af de forventede omkostninger, som følge af forventede CO2 standarder for tunge og lette køretøjer. Men der udestår forsat konkret implementering af CO2 standarderne, hvilket giver visse usikkerheder. Miljøministeriet har på den baggrund og med henvisning til, at der var usikkerheder forbundet med det hidtidige estimat, ikke opdateret konsekvensestimaterne.

Med formandskabets kompromisforslag, der indebærer en generel udvanding på niveau med Euro 6, der er gældende i dag, må både de økonomiske og miljømæssige effekter forventes at være væsentligt mindsket.

### Statsfinansielle konsekvenser

De forudsatte prisstigninger pr. bil forudsættes at indebære et merprovenu fra hhv. registreringsafgift og moms, mens det samtidig forventes at reducere det samlede bilsalg en smule. På den baggrund skønnes forslaget med væsentlig usikkerhed at indebære et årligt merprovenu på ca. 50 mio. kr. fra 2025 faldende til 25 mio. kr. i 2035, jf. *tabel 2*.

**Tabel 2**

Statsfinansielle konsekvenser af forslaget			
	2025	2030	2035
<b>Mio. kr. (2023-niveau)</b>			
Provenu før adfærd og tilbageløb	150	100	75
<b>Provenu efter adfærd og tilbageløb</b>	<b>50</b>	<b>50</b>	<b>25</b>

Anm.: De provenumæssige konsekvenser er opgjort på baggrund af de forventede prisstigninger (for moms og afgifter) og det forventede personbilsalg i det pågældende år.

Kilde: Skatteministeriet; Energistyrelsen



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 også forekomme ved ny-indkøb af køretøjer til en lettere forhøjet pris, da bilfabrikanternes omkostninger må forventes at blive væltet over på salgspri- serne. Det offentlige indkøb af transport ventes i vid udstrækning at overgå til nulemissionskøretøjer. Da prisstigningerne indgår i selve bilpriserne og ligger inden for rammerne af almindelige udsving i markedspri- serne, 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.

Det bemærkes, at afledte nationale udgifter som følge af EU-retsakter holdes inden for de berørte ministeri- ers eksisterende bevillinger, jf. budgetvejledningens pkt. 2.4.1.

#### *Erhvervsøkonomiske konsekvenser*

Forslaget vurderes ikke at medføre direkte erhvervsøkonomiske konsekvenser, da der ikke er større bilpro- duktion i Danmark.

Forslaget har dog negative afledte omkostninger for husholdninger og erhverv, såfremt ovennævnte merud- gifter overvæltes til salgsprisen på køretøjer. Forslaget skønnes i så fald at indebære en årlig gennemsnitlig meromkostning på ca. 186 mio. kr. for husholdninger og erhverv under forudsætning af, at bilproducenterne overvælter meromkostningen 100 pct. til salgsprisen.

#### *Samfundsmæssige konsekvenser*

Kommissionen vurderer, at forslaget vil medføre tæt på en halvering af NOx udledningen for de berørte køre- tøjer i 2035. På den baggrund vurderer Miljøministeriet, at forslaget frem til 2050 vil medføre samfundsøko- nomiske gevinster på i alt ca. 3 mia. kr., inklusiv grænseoverskridende gevinster. Gevinsterne relaterer sig til sparede negative helbredseffekter såsom for tidlige dødsfald mv. De samfundsøkonomiske omkostninger ud- gør 1,7 mia. kr. baseret på ovennævnte forventning til stigende priser for forbrugerne. Samlet set vurderer Miljøministeriet således, at forslaget vil medføre samfundsøkonomiske gevinster på i alt 1,3 mia. kr. i perio- den frem til 2050 i Danmark.

Såfremt mål om nul salg af nye benzin og dieselbiler i 2030, som Danmark har arbejdet for i flere år, gen- nemføres, vil en vedtagelse af forslaget have indirekte økonomiske konsekvenser ved nyindkøb af biler i en femårig periode for de lette køretøjer. I perioden ventes salget af fossile køretøjer at falde væsentligt i takt med, at nulemissionskøretøjer vinder frem. For EU er perioden på 10 år, da mål om nul salg af nye benzin og dieselkøretøjer gælder for 2035.

For tunge køretøjer ventes en længere periode med Euro 7 køretøjer frem mod 2050. Bilfabrikanter har såle- des længere tid til at indtjene udviklingsomkostningerne. Indfasningsperioden for nye krav kan være bety- dende for bilfabrikanter. Bilindustrien har tidligere anført, at en normal indfasningsperiode er fire år fra ud- vikling af nye typer til, at køretøjet kan bringes på markedet. Dette forudsætter dog også ændring af produk- tionslinjer 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 ca. 39 mia. kr. på EU-plan.

Der foreligger ikke beregninger af de samfundsmæssige effekter med de ændringer, der introduceres i formandskabets kompromistekst.

#### *Beskyttelsesniveauet og andre konsekvenser*

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

### **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 kritiske over for de foreslåede skærper 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 bilimportører 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 regummiere 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 autobranschen.

AUTIG er stærk fortaler 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 forslagets emissionskrav vil medføre behov for forbedret teknologi til røgrensning, 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 forslagets 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 strømlining af grænseværdier mellem benzin og dieslbiler for hhv. CO og NO<sub>x</sub>, 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 Kommissionens 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, NO<sub>x</sub> (mg/km): 30 og PM (mg/km) samt 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 røgrenningsystemer, 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 aldrende 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 sådanne 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 CO<sub>2</sub> krav. DTL opfordrer til, at der er fokus på at skærpede krav til NO<sub>x</sub> og partikler kan ske på bekostning af brændstofforbruget og dermed CO<sub>2</sub> 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.

I forbindelse med høringen af i EU Specialudvalget for Transport og Miljøspecialudvalget fra hhv. d. 13. – 21. februar og hhv. d. 10. – 21. februar 2023 er der indkommet følgende høringssvar:

Dansk Erhverv forholder sig kritisk over for sammenlægningen af krav til hhv. lette og tunge køretøjer, da lette køretøjer står over for helt andre teknologiske muligheder end det der i dag gør sig gældende for lastbiler. Dansk Erhverv noterer, at det for erhvervet ikke nødvendigvis vil være en lettelse af reguleringen af regulering af lette og tunge køretøjer slås sammen. Dansk Erhverv opfordrer til, at der fortsat ligger langsigtede og ambitiøse delmål for køretøjernes udledninger, og at de mål tager højde for køretøjernes teknologiske muligheder og begrænsninger.

De Danske Bilimportører forholder sig særdeles kritisk til forslaget og henviser til ovenstående, skriftlige bemærkninger samt til ACEAs opdaterede positionspapir. De Danske Bilimportører finder, at Euro 7 kun vil have marginal miljømæssig effekt, fordi de eksisterende emissionskrav under Euro 6 allerede har bragt emissionerne ned til så lave niveauer, at de knapt er målelige. Samtidig vil de ekstra omkostninger for industrien ved at efterleve Euro 7 være uforholdsmæssigt høje i forhold til miljøeffekten og vil tvinge bilfabrikanterne til at dirigere betydelige finansielle og ingeniørmæssige ressourcer tilbage til udviklingen af forbrændingsmotorerne fremfor at fokusere på udvikle nulemissionskøretøjer. Endelig mener De Danske Bilimportører, at Euro 7 flytter fokus på emissioner fra nye køretøjer, fremfor på fornyelse af den del af den eksisterende europæiske bilpark, der kun opfylder Euro 5 eller dårligere, og at Euro 7-forslaget på visse punkter fremsætter urealistiske tidsplaner for gennemførelsen, da de eksisterende ikrafttrædelsesdatoer efterlader utilstrækkelig indfasningstid for homologering og tilpasningen af produktionen.

Rådet for Grøn Omstilling (RGO) bemærker, at regeringens holdning til forslaget burde være mere ambitiøs, da Kommissionens konsekvensanalyse peger på potentiale for at mindske forureningen betydeligt. Det noteres at Euro 7 med skærpede grænseværdier for luftforurening vil kunne nå at få betydning for 100 mio. ny solgte lette køretøjer og 4 mio. tunge køretøjer. Dermed finder RGO, at forslag til Euro 7 kunne nå at få væsentlig effekt selvom der på sigt sås ind i grøn omstilling og elektrificering af køretøjerne. RGO opfordrer regeringen til at skærpe sin holdning således, at der arbejdes for en halvering af NOx udledningsgrænseværdierne for lette køretøjer og en halvering af udledningsgrænseværdierne for partikler for tunge køretøjer. Endvidere noteres, at levetiderne i forslaget burde skærpes således, at emissionsstandarder fandt anvendelse i hele køretøjernes levetid.

Dansk Miljøteknologi refererede til deres tidligere fremsendte høringssvar og kvitterede for, at ikke-udstødningspartikler blev vægtet i regeringens holdning til forslaget. Dansk Miljøteknologi så gerne, at regeringen arbejdede for at få højnet forslagets ambitionsniveau, herunder også inddrage krav til den eksisterende bilpark, da man ellers ville skabe et incitament for forbrugere til at beholde gamle biler, der forurener mere.

Plastic Change fandt, at regeringen bør arbejde for en ambitiøs grænseværdi for mikroplast fra slid på bil-dæk.

Sagen har endvidere været i høring i EU Specialudvalget for Transport og Miljøspecialudvalget fra den 18. august til den 30. august 2023, hvor der er indkommet følgende eksterne høringssvar:

Erhvervsflyvningens sammenslutning, Dansk Erhverv, Danske Havne har ikke bemærkninger til forslaget.

De Danske Bilimportører noterer, at de ikke har yderligere bemærkninger til den fremsendte kommenterede dagsorden til Rådsmøde eller Euro 7 forslaget. De Danske bilimportører fastholder de synspunkter, som er givet i tidligere høring, som er gengivet ovenfor.

PostNord Danmark finder, at nye miljøstandarder for køretøjer kan ses som en positiv udvikling mod klimaneutrale køretøjer, men at forslag til Euro 7 kan komme til at stå i vejen for, at PostNord når sine klimamål for 2027. Herudover refererer PostNord til ACEAs (European Automobile Manufacturers Association) position. PostNord Danmark bemærker, at Euro 7 tager fokus og ressourcer fra udvikling af nye el-biler og at det kan føre til at elbilpriserne stiger. PostNord noterer, at det er deres strategi at investere i nye el-biler, og Euro 7 medfører således ikke fordele for virksomheden. PostNord støtter strammere krav til udledning af ikke-udstødningspartikler.

DTL- Danske Vognmænd noterer, at de hele vejen har støttet Euro-norm programmet i EU, der har bidraget til at reducere luftforureningen. Det noteres, at Euro 7 ikke bør anvendes til at begrænse adgangen til bycentre for specialiserede køretøjer, der har en ældre Euronorm, da lastbilejere har bundet betydelige investeringer i sådanne køretøjer, der løser vigtige opgaver i byerne.

DTL finder endvidere, at Euro 7 giver transportører mulighed for at investere i køretøjer, der kører på forbrændingsmotorer med de nyeste emissionsteknologier, og derved imødekomme offentlighedens efterspørgsel om yderligere at reducere luftforureningen i de næste årtier. DTL finder, at det er vigtigt at have forbrændingsmotoren i lastbiler fremover, da de nuværende alternativer er dyre og ikke holdbare løsninger for de fleste typer erhvervmæssig godstransport. Hertil noteres det, at elektriske lastbiler har en lavere nyttelast, opladningsinfrastrukturen ikke er på plads og at der udestår spørgsmål om, hvorvidt el-nettet har kapacitet til at opretholde en batteridreven bilflåde i Europa.

DTL noterer, at vejgodstransporten fokuserer på den grønne omstilling til nye klimavenlige teknologier. I denne omstilling har lastbilejere brug for planlægning og investeringssikkerhed og Euro 7 må ikke flytte fokus herfra. DTL anbefaler forbedringer af Euro 7 forslaget for at sikre at luftforureningen reduceres på en praktisk måde.

DTL er bekymrede over Euro 7 forslagets fsva. OBD og OBM, da disse sensorbaserede systemer er usikre og kan fordyre vedligeholdelsen af køretøjer. Det noteres, at deling af data fra disse systemer skal tages i betragtning og der er nøje behov for at analysere livstidskravene. DTL finder endvidere, at de nye krav til dæk og bremses gør det usikkert for lastbilejere ift. udskiftning af dæk, bremsebelægninger og klodser. DTL finder ikke at Euro 7 er det rette sted at håndtere dette krav.

DTL påpeger, at forslaget gør omfattende brug af gennemførelsesretsakter og delegerede retsakter, hvilket kan afkoble vigtige interessenter og dermed true Euro 7 legitimitet.

Endeligt notere DTL at der er vigtigt at Euro 7 ikke kommer til at medføre øget udledning af CO<sub>2</sub> sammenlignet med Euro 6 køretøjer. DTL finder, at Euro 7-reguleringen bør koordineres med revisionen af CO<sub>2</sub>-emissionsstandardreguleringen for tunge køretøjer, ikke mindst for at anerkende betydningen af vedvarende brændstoffer for at nå klimamålene.

DI Transport og Bilbranchen i DI henviser til tidligere høringssvar. Der noteres støtte til balancerede EU-krav til forbedring af luftkvaliteten, og at der samtidig sikres de bedste rammer for omstillingen til nuludledningskøretøjer fra 2035 og frem. Hertil noteres, at nærværende høringssvar alene supplerer de tidligere bemærkninger til Euro 7 forslaget.

DI Transport og Bilbranchen i DI påpeger, at de ser positivt på, at ikrafttrædelsestidspunktet i kompromisforslaget er blevet skubbet fra henholdsvis medio 2025 (person-/varebiler) samt medio 2027 (lastbiler) med tre henholdsvis fem år frem, da bilindustrien hermed vil have passende tid til at udvikle og teste nye teknologier. Det noteres, at mindre forurenende teknologi i nye køretøjer kan give europæiske bilproducenter en global konkurrencemæssig fordel og vil sikre, at alle nye køretøjer fra ikrafttrædelsestidspunktet lever op til de skærpede krav med formålet om forbedret luftkvalitet til gavn for borgernes sundhed og miljøet.

Endeligt finder DI Transport og Bilbranchen i DI, at den danske regering bør opfordre Kommissionen til at udføre nye beregninger af de økonomiske effekter af de samlede ændringer.

Landbrug og Fødevarer støtter overordnet set Euro 7, der reducerer udledning af luftforurening fra nye køretøjer, samt de nye tiltag om krav til levetider og mindstekrav til batteriers holdbarhed mv.

Hertil opfordrer Landbrug og Fødevarer den danske regering til at få indskrevet i Euro 7, at udskiftning af motorer tillades så længe de overholder den samme Euro-norm som køretøjet var typegodkendt med ved salget.

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

En række lande, der tilsammen udgør et større, blokerende mindretal, har udtrykt bekymring for forslaget fsva. lette køretøjer, og ønsker således at begrænse forslaget til alene at omhandle de elementer, der er relevante for nulemissionskøretøjer, dvs. batteriers holdbarhed samt udledning fra dæk og bremses. Samme gruppe af lande stiller sig kritisk i forhold til ikrafttrædelsesdatoerne og den tid typegodkendelsesmyndigheder og bilfabrikanter har til at indstille sig på kravene.

### **Regeringens 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. Forslaget til emissionsgrænseværdier for de lette køretøjer er hovedsageligt en strømning mellem benzin- og dieslbiler. Regeringen finder det relevant at få opdateret og skærpet reguleringen af emissioner fra lette og tunge køretøjer. Regeringen vil derfor lægge stor vægt på, at der ikke sker en slækelse af beskyttelsesniveauet, og at ambitionsniveauet som minimum fastholdes.

De biler, der sælges i dag, forurener de næste mange år, da bilers gennemsnitlige levetid i Danmark er 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 gennemsigtheden. 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. 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, hvilket 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 på niveau med USA og Kina. Hermed sikres også bilindustriens betydning for økonomi og arbejdspladser i relevante medlemslande.

Regeringen havde, jf. ovenstående, gerne set et højere ambitionsniveau end det, der kommer til udtryk i formandskabets kompromisforslag. Mens regeringen finder det positivt, at formandskabets kompromisforslag bevarer regulering om emissioner fra dæk og bremses, og krav til batteriers levetid, beklager regeringen svækkelsen af krav til emissioner og testbetingelser, der generelt tilbagefører kravene til Euro 6. Endvidere beklager regeringen udskydelsen af ikrafttrædelsesdatoer. På baggrund af forhandlingssituationen vurderes det, at Kommissionens oprindelige forslag udvandes væsentligt, og at forbedringerne i udledning af luftforurening fra tunge og lette køretøjer vil være væsentlig mindre end i Kommissionens oprindelige forslag.

### **Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg**

Der er oversendt grund- og nærhedsnotat til Folketingets Europaudvalg den 23. februar.

Notatet er ligeledes fremsendt til Folketinget Miljø- og Fødevareudvalg den 23. februar 2023.

Sagen blev forelagt til forhandlingsoplæg i Folketingets Europaudvalg den 3. marts 2023.

