



**Miljø- og
Ligestillingsministeriet**
Departementet

Komitesager

Natur, Miljø og Produktion
J.nr. 2022-12994
Ref. KAASM
Den 13. maj 2025
MIM 19-25

KOMITÉNOTAT TIL FOLKETINGETS EUROPAUDVALG

om fastlæggelse af regler for anvendelsen af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2024/1257 for så vidt angår specifikke metoder, krav og prøvninger, herunder overholdelsestærskler, for OBFCM-anordninger og OBM-systemer, karakteristika og ydeevne for føreradvarselssystemer og ansporingsmetoder samt metoder til vurdering af deres funktion, EVP-format og data samt metoder til kommunikation af EVP-data for motorkøretøjer i klasse M1 og N1 (komitesag)

KOM-dokument foreligger i udkast

Resumé

Kommissionen har fremsat forslag om fastsættelse af regler, procedurer og testmetoder til anvendelse af forordning 2024/1257/EU for så vidt angår krav, prøvninger og overholdelsestærskler for OBFCM (On Board Fuel Consumption Meter) og OBM (On-Board Monitoring) samt føreradvarselssystemer og miljøpas (EVP) for køretøjer i kategori M1 og N1 (komitesag). Forslaget vurderes generelt ikke at have konsekvenser for beskyttelsesniveauet i Danmark eller i EU. Forslaget vurderes endvidere ikke i sig selv at have økonomiske konsekvenser. Forslaget forventes behandlet i Den Tekniske Komité for Motorkøretøjer den 22. maj 2025 med efterfølgende afstemning ultimo maj forventeligt i skriftlig procedure. Regeringen kan støtte forslaget.

Baggrund

Kommissionen har fremsat forslag om fastlæggelse af regler for anvendelsen af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2024/1257 for så vidt angår specifikke metoder, krav og prøvninger, herunder overholdelsestærskler, for OBFCM-anordninger og OBM-systemer, karakteristika og ydeevne for føreradvarselssystemer og ansporingsmetoder samt metoder til vurdering af deres funktion, EVP-format og data samt metoder til kommunikation af EVP-data for motorkøretøjer i klasse M1 og N1.

Forslaget er fremsat med hjemmel i artikel 14(3) og 14(4) i Europa-Parlamentets og Rådets forordning 1257/2024 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), om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009, Kommissionens forordning (EU) 582/2011, Kommissionens forordning (EU) 2017/1151, Kommissionens forordning (EU) 2017/2400 og Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2022/1362 (EØS-relevant tekst).

Forslaget behandles i en undersøgelsesprocedure i Den Tekniske Komité for Motorkøretøjer. Afgiver Komitéen en positiv udtalelse med kvalificeret flertal, vedtager Kommissionen forslaget. Afgiver Komitéen en negativ udtalelse med kvalificeret flertal, vedtager Kommissionen ikke forslaget, idet Kommissionen inden for to måneder kan forelægge Komitéen et ændret forslag eller inden for en måned kan forelægge forslaget for appeludvalget. Afgives der ikke nogen udtalelse med kvalificeret flertal, kan Kommissionen vedtage forslaget enten inden for to måneder at forelægge komitéen et ændret forslag eller inden for en måned forelægge forslaget for appeludvalget. Afgiver appeludvalget med kvalificeret flertal en negativ udtalelse om forslaget, kan Kommissionen ikke vedtage forslaget. Afgiver appeludvalget med kvalificeret flertal en positiv udtalelse, vedtager Kommissionen forslaget. Afgiver appeludvalget ikke nogen udtalelse med kvalificeret flertal, kan Kommissionen vedtage forslaget.

Forslaget forventes behandlet i Den Tekniske Komité for Motorkøretøjer den 22. maj 2025 med efterfølgende afstemning ultimo maj forventeligt i skriftlig procedure.

Formål og indhold

Kommissionen har fremsat forslag til anden pakke af gennemførelsesretsakter for Euro 7 vedrørende lette køretøjer (person- og varebiler).

Forslaget har til formål at fastsætte metoder og krav til test for Euro 7 af emissioner i forhold til ombordværende emissionssystemer for person og varebiler (OBM). Forslaget dækker herudover monitoring og diagnosticering af brændstofforbrug ombord (OBFCM), miljøpas (EVP) og visning af miljødata. Endeligt fastsættes krav til fabrikantens behandling af data i forhold til cybersikkerhed.

Emissioner ombord og føreradvarselssystemer

Forslaget fastsætter de nærmere krav til måling af emissioner ombord, "on-board monitoring" (OBM), samt føreradvarselssystemer. Forslaget medfører, at NOx- og partikelsensorer ombord kontinuerligt vil give information om person- og varebilers faktiske udstødningsemissioner. Herudover måles brændstofforbrug (OBFCM). Informationerne skal kunne gøres tilgængelige i førerdisplayet. Såfremt et køretøj kontinuerligt har udledninger, der aktiverer fejl-status skal føreren gøres opmærksom herpå i fører displayet. Hermed kan bilejeren få udbedret fejlen.

Emissionsdata kan ligeledes anvendes ved overensstemmelseskontrol (in-Service conformity testing) og ved markedsovervågning.

Miljøpas

Forslaget medfører, at fabrikanten skal for hver bil stille miljøinformationer til rådighed i 20 år for en pågældende biltype.

Cyber-sikkerhed

Forslaget adresserer, at flere af bilernes systemer er digitale og kommunikere systemer digitalt, og indebærer krav til fabrikanternes håndtering af data.

Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet skal ikke udtale sig om forslaget.

Nærhedsprincippet

Der er tale om gennemførelsesforanstaltninger til en allerede vedtaget retsakt. Det er derfor regeringens vurdering, at det følger heraf, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet

Gældende dansk ret

Detailforskrifter for køretøjer indeholder henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning 1257/2024 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), om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009, Kommissionens forordning (EU) 582/2011, Kommissionens forordning (EU) 2017/1151, Kommissionens forordning (EU) 2017/2400 og Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2022/1362 (EØS-relevant tekst).

Forslaget fastsætter de nærmere testbetingelser for opfyldelse af Euro 7 og har direkte retsvirkning i Danmark.

Konsekvenser

Konsekvenser som følge af Euronorm 7 er fastsat i forbindelse med vurdering af hovedretsakten.

Nærværende forslag implementerer euronormen, og vurderes derfor i sig selv ikke at have konsekvenser.

1. Lovgivningsmæssige konsekvenser

Forslaget fremsættes som en kommissionsforordning med direkte retsvirkning. Forslaget har hermed ingen lovgivningsmæssige konsekvenser.

2. Statsfinansielle konsekvenser og administrative konsekvenser for det offentlige:

Forslaget har ingen væsentlige statsfinansielle eller administrative konsekvenser for det offentlige eller konsekvenser for EU's budget. Markedsovervågningsforpligtigelser er ifm. Euro 7 hovedretsakt vurderet at ligge på niveau som tidligere euronormer. Nærværende retsakt implementerer alene regler, metoder ifm. typegodkendelsen af lette køretøjer.

3. Samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget skønnes ikke at have væsentlige samfundsøkonomiske konsekvenser.

4. Erhvervsøkonomiske og administrative omkostninger for virksomhederne

Forslaget skønnes ikke at have erhvervsøkonomiske eller administrative omkostninger for virksomhederne, da der er tale om metoder mv. ifm. typegodkendelse af nye biler. Konsekvenser af forslaget på priser mv. er vurderet som følge af hovedretsakten, der fastsætter miljøkravene.

5. Konsekvenser for beskyttelsesniveauet

En vedtagelse af forslaget skønnes ikke at berøre beskyttelsesniveauet i Danmark og EU.

Høring

Forslaget har været i høring i EU Specialudvalget for Transport og Miljøspecialudvalget fra d. 6. til 8. maj 2025, hvor der er indkommet følgende to eksterne høringssvar:

Mobility Danmark - De Danske Bilimportører noterer, at de ikke har specifikke bemærkninger til komitenotatet og henviser regeringen til ACEA's (European Automobile Manufacturers' Association) "Briefing on Industry Concerns". Der noteres en overordnet bekymring for forsinkelser af Euro 7 pakken med henvisning til, at bilfabrikanter skal have tid til at typegodkende hver eneste type af både fossile- og elbiler, der skal bringes i omsætning i EU.

Der noteres endvidere en bekymring for arbejdet med de tunge køretøjer, som endnu ikke er startet op. De Danske bilimportører opfordrer til, at Danmark sammen med de øvrige EU-lande overfor Kommission kommenterer både kvaliteten og timingen af Euro 7.

Erhvervsflyvningens sammenslutning har ikke bemærkninger til forslaget.

Generelle forventninger til andre landes holdninger

På baggrund af tidligere afstemninger om lignende forslag forventes der at være et kvalificeret flertal for forslaget blandt medlemsstaterne.

Regeringens generelle holdning

Regeringen hilser Kommissionens forslag velkomment. Regeringen støtter at få implementeret gennemførelsesretsakter for at give fabrikanter klarhed over kommende krav til typegodkendelsen og sikre miljøeffekten af Euro 7.

Regeringen ser positivt på, at forslaget imødekommer behovet for miljøinformationer og anvendelse af sensorer til måling af faktiske emissioner.

Regeringen agter på den baggrund at støtte forslaget.

Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.