



**Miljø- og
Ligestillingsministeriet**
Departementet

Komitesager

Natur, Miljø og Produktion
J.nr. 2022-12994
Ref. KAASM
Den 13. maj 2025
MIM 18-25

KOMITÉNOTAT TIL FOLKETINGETS EUROPAUDVALG

om fastsættelse af regler, procedurer og testmetoder til anvendelse af forordning 2024/1257/EU for så vidt angår typegodkendelse af udstødnings- og fordampningsemissioner fra køretøjer i kategori M1 og N1 (komitesag)

KOM-dokument foreligger ikke

Resumé

Kommissionen har fremsat forslag om fastsættelse af regler, procedurer og testmetoder til anvendelse af forordning 2024/1257/EU for så vidt angår typegodkendelse af udstødnings- og fordampningsemissioner fra 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 fastsættelse af regler, procedurer og testmetoder til anvendelse af Forordning 2024/1257/EU for så vidt angår typegodkendelse af udstødnings- og fordampningsemissioner fra køretøjer i kategori 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 ved 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 gennemførelsesretsakt for Euro 7 vedrørende lette køretøjer (person- og varebiler). Formålet med forslaget er at fastsætte de konkrete testmetoder- og betingelser for emissionsprøvning inden godkendelse af køretøjerne efter Euro 7 standarden.

Testkrav

Forslaget fastsætter mere præcise krav, som fabrikanten skal opfylde ved emissionstypogodkendelse.

Forslaget indebære referencer til de test og referencebrændstoffer, som fabrikanten skal demonstrere, at bilerne opfylder. Test kan indebære krav til laboratorietest, test ved faktisk kørsel, test ved lave temperaturer, test af holdbarhedskrav mv. Herudover fastsættes alternative krav for typegodkendelse af biler fra tredje lande, godkendelse af gas-drevne køretøjer samt små og ultrasmå fabrikater.

Fabrikanten skal demonstrere, at bilen er udstyret med et OBD-system (On-Board Diagnostic), der opfylder kravene i Euro 7 forordningen 1257/2024/EU. Med OBD fastsættes tærskelværdier for emissioner mhp. at sikre det forureningsbegrænsende udstyrs renseeffektivitet. Tærskelværdierne fastsættes med reference til FN regulativ 154. Såfremt OBD-systemet ikke er funktionsdygtigt, skal fabrikanten angive dette til føreren af køretøjer via instrumentbrættet. Det noteres, at OBD tærskelværdier anvendes aktivt i den danske håndhævelsesindsats.

Fabrikanten skal endvidere sikre, at bilen er udstyret med en anordning, der kan determinere, lagre og tilgængeliggøre data for brændstof og energiforbrug. Kravet gælder både benzin- og dieslbiler samt hybridkøretøjer. Yderligere skal fabrikanten sikre, at bilen opfylder de specifikke krav til gear-skifte indikator.

Administrative bestemmelser for ansøgning om typegodkendelse

Forslaget indeholder angivelser af, hvordan fabrikanten ansøger om typegodkendelse hos typegodkendelsesmyndigheden samt hvilken dokumentation, der skal forevises. Herudover fastsættes krav til fabrikantens demonstration af produktionens overensstemmelse.

Overensstemmelseskrav efter ibrugtagning (in-service conformity)

Forslaget fastsætter krav til udvælgelseskriterier af ibrugtagne biler mhp. test af holdbarhedskrav. Holdbarhedstest omfatter udstødning- og fordampningsemissioner. Test af holdbarhed foretages på biler, der er vedligeholdet passende og i perioden fra 15.000 km eller 6 måneder og op til 200.000 km eller 10 år afhængigt af hvad, der indtræder først. Krav om test af holdbarhed efter ibrugtagning er ikke obligatorisk for bilfamilier med et salg på 5.000 stk. pr. år eller derunder (små serier). For små serier skal fabrikanten forelægge en rapport om garanti for holdbarhedskravenes opfyldelse.

Fabrikanten og den udstedende typegodkendelsesmyndighed skal udføre overensstemmelsestest. Andre typegodkendelsesmyndigheder, tekniske tjenester, Kommissionen eller tredje part kan også udføre overensstemmelsestest. Disse test kan også omfatte små serier. Såfremt der findes uoverensstemmelser forelægges oplysninger herom til den udstedende typegodkendelsesmyndighed.

Typegodkendelse af forureningsbegrænsende udstyr og udskiftningsdele

Fabrikanten skal sikre, at udskiftning af forureningsbegrænsende udstyr typegodkendes. Det gælder typegodkendelse af reservedele såsom katalysator eller partikelfilter.

Emissionsstrategier og manipulations anordninger og strategier

Forslaget indebærer to regelsæt knyttet til manipulation. I takt med, at bilernes motor og forureningsbegrænsende udstyr er styret af bilens computer, fastsættes der krav til, at fabrikanten skal demonstrere fravær af emissionsstrategier (AES Auxiliary Emission Strategy (AES) eller Base Emission Strategy (BES)). Fabrikanten skal endvidere sikre, at bilen er modstandsdygtig overfor ulovlig manipulation samt cybersikkerhed, således, at bl.a. bilens computer ikke kan hackes eller lign.

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 offentlig 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, procedurer og testmetoder 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 test 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 at undgå manipulation af køretøjer samt at der er vedholdt krav til at understøtte funktionen af det forureningsbegrænsende udstyr.

Regeringen agter på den baggrund at støtte forslaget.

Tidligere forelæggelser or Folketingets Europaudvalg

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.