

Miljøministeriet
Katja Asmussen (kaasm@mim.dk)
& Katrine Nørlyng (kanrl@mim.dk).

Dok. ansvarlig: KMA
Sekretær: JDP
Sagsnr: s2015-712
Doknr: d2022-402068-3.0
23-11-2022

Høringssvar: Euro7-standarder

Miljøministeriet har den 10. november 2022 sendt Europa-Kommissionens forslag til forordning om nye EURO7-standarder i høring, og Dansk e-Mobilitet takker for muligheden for at afgive høringssvar.

Generelle bemærkninger

Det er positivt, at Europa-Kommissionen efter flere udsættelser frembringer deres forslag, og det er positivt at det nye forslag udvides til at dække metan og emissioner fra både dæk- og bremsenedslidning. Europa-Kommissionens forslag har til formål at reducere luftforureningen ved vejtransport mhp. at gavne både klimaet og den europæiske befolknings helbred.

Forslaget fejler desværre mht. at forbedre eksisterende EURO6-standarder nævneværdigt og på tidssvarende måde og fejler derfor også mht. forordningens formål og yderligere mht. at bidrage til en elektrisk omstilling af den europæiske vejtransport. Omstillingen til elektrisk vejtransport er ikke kun et spørgsmål om CO2-udledninger og begrænsning af import af fossile brændsler, men vil også bidrage til mindre luft- og støjforurening i byerne.

Det er Dansk e-Mobilitets klare anbefaling og forventning, at grænseværdierne fastsat i EURO7-standarderne skærpes i behandlingen ved både Europa-Parlamentet og Rådet, så der sikres bedre klima, bedre helbred og bedre skub mod elektrisk transport i hele Europa. Forslaget kan ikke ses som andet end en mistet mulighed for at pejle EU mod elektrisk transport frem mod 2035, hvor alle nye biler skal være nulemission.

Specifikke bemærkninger

Ift. de fastsatte grænseværdier, ser vi positivt på en strømlining af udledningsgrænserne, så særlige teknologier ikke får en konkurrencemæssig fordel. Grænseværdierne, der er blevet præsenteret med forslaget, er dog alt for uambitiøse og tager på ingen måde højde for de teknologiske fremskridt, der har været de sidste 10 år siden sidste EURO-standard blev præsenteret.

Således byder de marginale ændringer på bl.a.

- CO (mg/km) 1000 for benzin og 500 for diesel – strømlines til 500 for begge med det nye forslag.
- NOx (mg/km) 60 for benzin og 80 for diesel – strømlines til 60 for begge med det nye forslag.

Iflg. Europa-Kommissionens egen konsekvensanalyse, kan udledningen reduceres op mod 50% alene ved eksisterende teknologi til en gennemsnitlig pris på 304 € pr bil, hvilket betyder en prisstigning på mellem 0,8 og 2,2%.

Europa-Kommissionens forslag havde oprindeligt også skarpere reduktionskrav, men lempede i sidste øjeblik deres grænseværdier til ovenstående. Det skyldes en stærk lobbyindsats fra bilindustrien, men også et misforstået prismæssigt hensyn til den europæiske forbruger, der står i en situation med både inflation og høje energipriser. Men det er en bjørnetjeneste over for den europæiske befolkning, der i stedet for 304 € vil betale regningen for svage grænseværdier med deres helbred.

Samtidig vil Kommissionens forslag, hvis vedtaget, bringe Europa bagud ikke kun sammenlignet med USA, men også med Kina, der allerede i 2023 sætter deres grænseværdi for NOx til 35 mg/km – altså 40% lavere, end det er foreslået europæisk.¹ Det er derfor ikke kun en forringelse for den europæiske befolkning, men i sidste ende også for den europæiske bilindustri, der vil få sværere ved at konkurrere internationalt ved svage europæiske rammer ift. udledning.

Vi foreslår

- At Kommissionen som minimum går tilbage til deres oprindelige grænseværdier (og gerne styrker dem yderligere), hvilket vil betyde:
 - CO (mg/km): 400
 - NMOG (mg/km): 45
 - NOx (mg/km): 30
 - PM (mg/km): 2
- Særligt NOx-udledninger kan reduceres med eksisterende teknologi, og vi bør i Europa placere os forrest – også for at facilitere omstillingen til elektriske drivmidler frem mod 2035. Det er en absolut nødvendighed, at vi ikke fortsætter med 10 år gamle grænseværdier

Yderligere øger forslaget levetiden, hvor grænseværdierne skal efterleves, for personbiler til 8 år/160.000 km, hvilket er positivt. En gennemsnitlig europæisk bil kører dog i 2020 i 11,8 år², og det er derfor fortsat ikke tæt på at være retvisende, og placerer os igen uambitiøst ift. USA, der estimerer en levetidskørsel på personbiler til 240.000 km.

Vi foreslår

- Personbilers levetid i forordningen opjusteres til minimum 10 år/200.000 km og gerne yderligere for bedre at afspejle virkeligheden.

¹ ICCT, 2019: Recommendations for post-Euro 6 standards for light-duty vehicles in the EU

² ACEA <https://www.acea.auto/figure/average-age-of-eu-vehicle-fleet-by-country/>

Ved yderligere spørgsmål eller behov for uddybning til ovenstående, er I velkomne til at tage kontakt.

Med venlig hilsen

Kristian Sander Madsen

Konsulent

Dansk e-Mobilitet

kma@greenpowerdenmark.dk