
Gezamenlijk briefadvies

Euro 7-normstelling

Vlaamse standpuntbepaling bij het voorstel van verordening, van de Europese Commissie, betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen en motoren en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, met betrekking tot hun emissies en de duurzaamheid van batterijen (Euro 7)

Datum van goedkeuring 8/09/2023

Datum goedkeuring SERV 18/09/2023

Volgnummer 2023 | 025

Coördinator + e-mailadres Francis Noyen, francis.noyen@minaraad.be

Co-auteur + e-mailadres Julien Matheys, jmatheys@serv.be

Minaraad

Herman Teirlinckgebouw
Havenlaan 88 bus 15
1000 Brussel
T 02 558 01 30
E info@minaraad.be
www.minaraad.be

Mevrouw Zuhail Demir
Vlaamse minister van Justitie en
Handhaving, Omgeving, Energie en
Toerisme
Koning Albert II Laan 7
1210 St. Joost-ten-Node

Uw bericht van

26 juni 2023
Datum
18 september 2023

Uw kenmerk

ZD/TDB
Contact e-mail
jan.verheeke@minaraad.be

Ons kenmerk

01/K2/2023/405
Contact telefoon
02/558.0136.

Mevrouw de minister,

Op 26 juni 2023 ontving de Minaraad uw adviesvraag over (onder meer) het dossier 'verordening Euro7 normstelling'. Deze adviesvraag kadert in het uw voornemen om voor relevante EU omgevingsdossiers de betrokken maatschappelijke groepen te consulteren om, als Vlaamse Gewest, op tijd en met de nodige effectiviteit te wegen op de Belgische positie en op de Europese besluitvorming.

1. Situering

Op 10 november 2022 presenteerde de Europese Commissie (hierna: Commissie) een voorstel¹ ter vervanging van twee verordeningen: verordening Euro 5/6 voor lichte voertuigen uit 2005² en verordening Euro VI voor zware voertuigen uit 2007³. Deze twee verordeningen – die bepalen welke emissies van vervuilende stoffen door een voertuig zijn toegestaan om op de weg te worden toegelaten – worden nu samengevoegd tot één nieuwe verordening, genaamd 'Euro 7'. Naast het voorstel bestaan er aparte EU-normen voor de toegestane CO₂-emissies door voertuigen⁴.

De belangrijkste wijzigingen die in de verordening worden voorgesteld:

- sommige emissiegrenswaarden voor diesel- en benzineauto's en diesel- en benzinevrachtwagens worden aangescherpt (o.a. zie tabel 1);
- er worden emissiegrenswaarden vastgesteld voor voorheen niet-gereguleerde verontreinigende stoffen: ammoniak voor auto's, formaldehyde voor vrachtwagens;
- de testvoorwaarden voor het meten van emissies onder reële rijomstandigheden worden uitgebreid, terwijl de conformiteitsfactoren worden geschrapt;
- er wordt bij koude start een nieuw 10 km emissiebudget ingevoerd van 10 keer de emissiegrenswaarde⁵;
- de niet-uitlaatemissies van remdeeltjes en van microplastics afkomstig van banden worden gemeten en gereguleerd en tevens krijgt de Commissie de mogelijkheid om, via gedelegeerde handelingen, de normen aan te passen aan de vooruitgang van de techniek;

¹ COM(2022) 586 final

² Verordening (EG) nr. 715/2007

³ Verordening (EG) nr. 595/2009

⁴ Verordening (EU) 2019/631 en Verordening (EU) 2019/1242

⁵ bv. voor NOx: 10 x 60 mg/km = 600 mg

- de duurzaamheidseisen worden aangescherpt: het deel van de levensduur waarin het voertuig voldoet aan de limietwaarden voor vervuilende emissies naar 200.000 kilometer (of 10 jaar levensduur) voor personen- en bestelauto's, en naar 375.000 kilometer en 875.000 kilometer voor verschillende categorieën zware bedrijfsvoertuigen⁶;
- invoering van continue emissiecontrole door middel van *on-board monitoring* (OBM). Sensoren zullen gedurende de gehele levensduur van een voertuig de werkelijke emissies meten en de bestuurder waarschuwen wanneer emissielimieten worden overschreden;
- met behulp van het nieuw geïntroduceerde *Environment Vehicle Passport* wordt de consument bij registratie geïnformeerd over de milieutechnische prestaties van het voertuig en de aanwezige technologieën aan boord.

De Commissie stelt in het *impact assessment*⁷ dat de gezondheidswinst als gevolg van het voorstel groter is dan de extra regulerings- en aanpassingskosten voor de industrie⁸. Volgens de *Factsheet* bij het voorstel zullen naar verwachting de emissiereducties worden gerealiseerd met bestaande technologieën. Een matige impact op de kosten van auto's – tussen € 90 en € 150 – en op de kosten van bussen en vrachtwagens – ongeveer € 2600 – wordt verwacht.

2. Positief voor gezondheid en milieu

Minaraad en SERV **verwelkomen het voorstel** van de Commissie met betrekking tot Euro 7. Emissienormen dragen op een efficiënte manier bij aan het beperken van voertuigemissies, zijn bewezen effectief, zorgen voor een eerlijk speelveld op de markt en bevorderen innovatie.

Het komende decennium worden in Europa nog miljoenen nieuwe wagens met verbrandingsmotor verkocht. Euro 7 biedt de laatste kans om de milieunormen voor deze wagens in lijn te brengen met wat technologisch en economisch haalbaar is. Daarnaast blijft **Euro 7 ook op langere termijn relevant**. In tegenstelling tot wat eerder aangekondigd werd mogen verbrandingsmotoren ook na 1 januari 2035 verkocht worden op voorwaarde dat ze uitsluitend CO₂-neutrale brandstoffen gebruiken⁹. Dit kadert o.a. in het principe van technologie-neutraliteit.

Het Luchtbeleidsplan 2030 streeft o.a. naar een halvering van de gezondheidsimpact ten gevolge van luchtverontreiniging ten opzichte van 2005. De voorgestelde Euro 7-emissienormen zijn **cruciaal om onze luchtkwaliteitsdoelstellingen te behalen** en onze gezondheid en milieu te beschermen. In 2021 was transport in Vlaanderen verantwoordelijk voor meer dan de helft van de NO_x-emissies waarbij de helft uit wegverkeer. Transport is goed voor 22% van de totale PM_{2,5}-emissies. De emissies van

⁶ Euro 7, Bijlage IV eisen inzake levensduur maakt een onderscheid in een Hoofdlevensduur en een Extra levensduur. De extra levensduur om de naleving van de in het eerste lid bedoelde voorschriften tijdens de extra levensduur van een voertuig te controleren, worden de in bijlage I vastgestelde grenswaarden voor de emissie van verontreinigende gassen aangepast aan de hand van de in tabel 2 van bijlage IV opgenomen multiplicatoren op het gebied van duurzaamheid

⁷ SWD(2022) 360 final.

⁸ Het geschatte verschil bedraagt 48,5 miljard euro over een periode van 25 jaar. Wanneer voertuigen moeten voldoen aan de eisen van het voorstel, verwacht de Commissie een stijging van de voertuigprijzen van ongeveer 0,8% voor benzinevoertuigen en 2,2% voor dieselvoertuigen. Dit komt neer op enkele honderden euro's voor nieuwe personenauto's met verbrandingsmotoren en enkele duizenden euro's voor nieuwe vrachtauto's met verbrandingsmotoren. De eisen met betrekking tot batterijlevensduur hebben geen kostenverhogend effect, maar dragen bij aan het bewustzijn en het vertrouwen van de consument.

⁹ "Fit for 55": Raad neemt verordening aan over CO₂-emissies van nieuwe auto's en bestelwagens - [Consilium \(europa.eu\)](https://consilium.europa.eu).

deeltjes van de slijtage van remmen, banden, wegdek ... zijn ondertussen groter dan de uitlaatemissies¹⁰.

De raden vinden het positief dat Euro 7 nu eisen bevat voor **stoffen die voorheen niet gereguleerd waren** (bv. ammoniak voor auto's, formaldehyde voor vrachtwagens) en dat **slijtage van remmen genormeerd** wordt, onder meer gezien de relevantie voor elektrische wagens. Europa is in deze frontrunner op wereldvlak. Dit opent mogelijkheden voor technologie-export maar vereist ook flankerende maatregelen om bijkomende kosten te milderen. Minaraad en SERV ondersteunen ook de verlaging van de meetondergrens voor fijnstof uit verbrandingsmotoren van 23 naar 10 nanometer, wat een belangrijke verbetering is voor de volksgezondheid, aangezien een groter deel van de ultrafijnstof uitstoot nu gelimiteerd wordt.

Minaraad en SERV zijn tevreden over de **vereenvoudiging van de regelgeving** door de samenvoeging van de normen voor lichte voertuigen (Euro 6) en zware bedrijfsvoertuigen (Euro VI) in één nieuwe Europese norm (Euro 7)¹¹. Dit voorkomt onduidelijkheden in de wetgeving en afstemmingsproblemen.

Positief is ook dat de **levensduur van batterijen** in elektrische auto's en limietwaarden voor niet-uitlaatemissies nu opgenomen worden in Euro 7.

Vanwege de aanzienlijke kostenstijgingen in de automobielenindustrie, heeft de Commissie na de uitvoering van het *impact assessment*¹² de voorgestelde limietwaarden voor lichte voertuigen aangepast naar het minst ambitieuze niveau. Hoewel de **voorgestelde limietwaarden** voor personenauto's, wat de vastgestelde emissiewaarden betreft, op het laagste niveau van Euro 6 blijven¹³ en (veel) minder ambitieus zijn dan velen hadden verwacht, is Euro 7 toch een stap vooruit in het beperken van de negatieve impact van mobiliteit op de gezondheid. Deze laagste waarden gelden nu voor alle brandstoffen en voor zowel personen- als bestelauto's. Minaraad en SERV benadrukken dat de kans bestaat dat, door af te zien van strengere normen, andere sectoren en doelgroepen extra inspanningen zullen moeten leveren om de toekomstige luchtkwaliteitsnormen te halen.

¹⁰ <https://www.vmm.be/nieuwsbrief/mei-2023/3-uitstoot-vervuilende-stoffen-gestegen-t-o-v-2020-maar-daalt-op-lange-termijn>.

Zoals uit de effectbeoordeling blijkt, wordt verwacht dat niet-uitlaatemissies tegen 2050 maar liefst 90 % van alle door het wegvervoer uitgestoten deeltjes zullen uitmaken, omdat de emissies van uitlaatdeeltjes door de overschakeling op elektrisch vervoer zullen afnemen.

¹¹ De twee verordeningen voor de huidige emissienormen zijn ontstaan vanwege de toenmalige verschillen in testmethoden voor lichte voertuigen en zware bedrijfsvoertuigen. De Commissie stelt dat gescheiden regelgeving inmiddels overbodig is door de verbeteringen in mobiele meetapparatuur voor zware bedrijfsvoertuigen.

¹² SWD(2022) 360 final. Het impact assessment van de Commissie heeft drie beleidsopties geanalyseerd om te bepalen hoe deze bijdragen aan de doelstellingen van de herziening van de verordening. Hierbij is rekening gehouden met de beschikbaarheid en betaalbaarheid van verschillende emissiereductietechnologieën. De drie beleidsopties verschillen in het ambitieniveau van de gestelde limieten (laag, gemiddeld, hoog), de vereisten voor de levensduur van voertuigen (wel of niet) en continue emissie-monitoring door voertuigen (wel of niet). Uit de analyse bleek dat de beleidsoptie met een gemiddeld ambitieniveau, inclusief levensduureisen en continue emissie-monitoring, het meest effectief was in het behalen van de gestelde doelen, kosteneffectief voor de industrie en in overeenstemming met andere Europese wet- en regelgeving.

¹³ Voor auto's en bestelwagens werd de strengste van de bestaande Euro 6-grenswaarden als uitgangspunt genomen en toegepast op alle technologieën. Zo had NO_x bijvoorbeeld een grenswaarde van 60 mg/km voor benzineauto's en 80 mg/km voor diesel. Volgens de regels in het kader van de Euro 7-norm wordt die grenswaarde 60 mg/km, ongeacht de technologie.

Tabel 1: emissienormen Euro 6 versus Euro 7 (scenario's uit impact assessment van de Commissie)

	Benzine Euro 6	Low Ambition	Medium Ambition	High Ambition	Euro 7 voorstel
NOx(mg/km)	60	60	30	20	60
PM (mg/km)	4,5	4,5	2	2	4,5
PN₁₀(#/km)¹⁴	6x10 ¹¹	6x10 ¹¹	1x10 ¹¹	1x10 ¹¹	6x10 ¹¹
CO (mg/km)	1000	500	400	400	500
THC (mg/km)	100	100			100
NMHC (mg/km)	68	68	45	25	68
NH₃ (mg/km)	-	20	10	10	20

De **voorgestelde toepassingsdatum** van 1 juli 2025 voor lichte voertuigen lijkt haalbaar, aangezien de nodige technologie om aan de emissienormen te voldoen reeds beschikbaar is, onder voorbehoud van voldoende testcapaciteit wat betreft homologatie (zie ook verbeterpunten bij het voorstel).¹⁵ Indien er concrete aanwijzingen zouden zijn dat Euro 7 mogelijk een impact heeft op de uitrol van zero-emissiewagens, vragen de Raden dit verder te onderzoeken. Het is daarom dan ook raadzaam dat er hieromtrent nog overleg plaatsvindt met de automobiefederatie. De raden zijn positief over de aanscherping van de limietwaarden voor zware bedrijfsvoertuigen en de voorgestelde toepassingsdatum van 1 juli 2027. Deze datum moet het evenwel mogelijk maken om meer, voorheen niet-gereguleerde, stoffen te normeren, met dit voorbehoud dat men hiervoor tijdig zowel adequate testprocedures als nauwkeurige meetinstrumenten voor die stoffen op de weg kan ontwikkelen.

Minaraad en SERV zijn tevreden met de voorgestelde aanscherpingen van de **testcondities**, aangezien deze een positief effect hebben op de milieuprestaties van voertuigen onder zowel normale als bijzondere rij-omstandigheden. Euro 7 vereist dat voertuigen aan de norm voldoen in meer rij-omstandigheden dan onder Euro 6/VI. Een belangrijke uitbreiding is het opnemen van de startfase van een rit wanneer de motor nog koud is, aangezien voertuigen tijdens de eerste minuten van een rit verhoudingsgewijs meer NO_x uitstoten.

Minaraad en SERV zijn positief over de voorgestelde **testaanpak voor zware bedrijfsvoertuigen**, waarbij het hele voertuig getest wordt in plaats van alleen de motor. Deze aanpak leidt tot realistischere resultaten en ondersteunt het markttoezicht.

Minaraad en SERV vinden het een positieve ontwikkeling dat voertuigen verplicht worden om een **meldingssysteem** te hebben voor een te hoge uitstoot van emissies uit de uitlaat. Dit legt de verantwoordelijkheid voor de actuele emissies bij de eigenaar en vormt een drempel tegen fraude met voertuigonderdelen die emissies verminderen. Wel is bij de verdere uitwerking blijvend aandacht nodig voor de kosteneffectiviteit¹⁶, voor technische, veiligheids-, beveiligings- en privacy-gerelateerde risico's voor vervoers- en mobiliteitsoperatoren.

¹⁴ Deeltjesaantal hoger dan 10 nm.

¹⁵ Vanuit de sector zijn er signalen dat dat investeringen in tijd en middelen voor Euro 7 mogelijks een impact hebben op de uitrol van zero-missiewagens.

¹⁶ Wat betreft de kosten voor een OMB: Onboard emission monitoring costs which basically include the installation of additional sensors lie in the range of about 200 € per petrol vehicle and about 75 € per diesel vehicle. For BEV: not relevant. <https://www.frontier-economics.com/media/5883/frontier-report-regulatory-costs-of-euro-7.pdf>

3. Verbeterpunten voor het voorstel

Hoewel de raden over het algemeen tevreden zijn met het voorstel is er op een aantal punten ruimte voor aanscherping van de ambities. Minaraad en SERV vragen om tijdens de onderhandelingen in te zetten op volgende verbeterpunten:

- 1. Verlenging van de periode waarin de feitelijke emissies op de weg worden gehandhaafd.** Het voorstel is een verbetering ten opzichte van de huidige norm, maar bestrijkt niet de hele levensduur van een voertuig. De gemiddelde leeftijd (niet levensduur) van Europese wagens is 12 jaar, die van vrachtwagens 14 jaar. Een verlenging van de periode waarin de feitelijke emissies op de weg worden gehandhaafd (extra levensduur) is nodig, bijvoorbeeld naar 240.000 km of 15 jaar zoals in de VS, aangezien ongeveer de helft van alle gereden kilometers anders buiten de voorgestelde Euro 7-eisen zou vallen gedurende de levensduur van een voertuig.
- 2. Verlaging van de limietwaarden bij een warme motor voor lichte voertuigen,** zoals voorgesteld in het kosteneffectieve *medium ambition* scenario uit de *impact assessment*. De limietwaarden zijn gelijk aan het laagste niveau van Euro 6, maar kunnen verder worden aangescherpt met behulp van de huidige technologie. Zo voldoet 56% van de nieuwe wagens al aan de *medium ambition* NO_x-limietwaarde. Deze aanscherpingen hoeven niet ten koste te gaan van de toepassingsdatum. De raden wijzen in deze context ook op de strengere NO_x-limietwaarden die in de VS en China nu reeds van toepassing zijn¹⁷.
- 3. Aanscherping limietwaarde voor rempartikels.** Ook voor de limietwaarde voor rempartikels is een aanscherping wenselijk (van 7 mg/km naar 3 mg/km), de filtertechnologie die dit mogelijk maakt is namelijk reeds beschikbaar en betaalbaar.
- 4. Aanscherping van het "koude-startbudget".** Dit is de *range* waarbinnen een voertuig de limietwaarden aan het begin van een rit mag overschrijden, op voorwaarde dat deze overschrijding gecompenseerd wordt over een aantal kilometers aan het begin van de rit. De eerste kilometers van ritten worden vaak in dichter bevolkt gebied afgelegd en het is daarom belangrijk om die emissies zoveel mogelijk te beperken.
- 5. Langere garantie op de batterijen van elektrische voertuigen.** De voorgestelde eisen hebben geen effect op de prestaties van batterijen die momenteel op de markt zijn. Gezien de ontwikkeling van de techniek zal het verschil tussen de norm en de werkelijkheid alleen maar groter worden wanneer Euro 7 van kracht wordt. De raden pleiten voor een invulling van de 'State of Health' van batterijen volgens het principe van zo laagdrempelig mogelijk inzicht op een zo vroeg mogelijke termijn, en voor duidelijkheid over definities die aansluiten bij internationale standaarden.
- 6. Verbetering van de criteria voor bandenslijtage.** De huidige normering richt zich op deeltjes ter grootte van 10 micrometer, terwijl deeltjes ter grootte van 2,5 micrometer vanwege hun kleinere omvang veel schadelijker zijn. Ook moet de samenstelling van de slijtagepartikels in overweging worden genomen omdat die ook mee bepalend is voor de schadelijkheid. Daarnaast moet er een duidelijke tijdslijn komen voor de opname van limietwaarden voor bandenslijtage, bv. via een deadline voor het voorstel van de Europese Commissie in 2024. De raden wijzen op de noodzaak van de ontwikkeling van de testmethodiek voor slijtage aan banden en remmen en het vastleggen van een tijdspad hiervoor. Ook de samenhang met het

¹⁷ Impact Assessment: "China is progressing with an ambitious China 7 emission standards. The China 6b emission standards for cars/vans (applicable in 2023), are already fuel-neutral and 40 to 50% more stringent than Euro 6/VI limits. The emission limits in the US (Tier 3 Bin 30) are already well below the limits for almost all Euro 6 pollutants. The US currently works on proposals for more stringent emission rules to improve the US competitive position on clean and efficient cars and trucks. Furthermore, both China and the US have increased durability requirements up to 240 000 km or 15 years."

Europese bandenlabel en de meetmethode voor slijtage-indicatoren moet verduidelijkt worden. De raden vragen dat voornoemde elementen besproken worden met de bandenproducenten en dat de verdere normering wetenschappelijk onderbouwd wordt.

7. **Inzet van het *European Vehicle Passport* als informatiebron** waar burgers en handhavers actuele informatie kunnen vinden over de milieuprestaties van voertuigen, zodat gedurende de hele levensduur van een voertuig informatie beschikbaar is over emissies, kilometerstanden en de veroudering van de batterij.
8. **Zorg voor fraudebestendige systemen.** Bij een kleine groep wagens en vrachtwagens is er sprake van (emissie)fraude door de eigenaars waardoor ze vele malen meer uitstoten dan toegelaten. Het is belangrijk dat gestreefd wordt naar weinig en moeilijk manipuleerbare systemen die ook duurzaam blijven werken.
9. Tot slot zijn er **mogelijkheden om de randvoorwaarden voor testen bij zware bedrijfsvoertuigen aan te scherpen.** Dit betreft onder andere het schrappen van de zogenaamde "90e percentiel-eis" bij een warme motor, die het mogelijk maakt de meest ongunstige metingen niet mee te laten tellen bij een emissietest. Ook kan de normering van andere vervuilende stoffen dan NO_x bij stationair draaien van zware bedrijfsvoertuigen worden overwogen.

In tegenstelling tot in het verleden is er geen overgangsperiode van één jaar voorzien tussen de nieuwe type goedkeuringen en het op de markt brengen van de nieuwe voertuigen. De Raden zich af of dit geen probleem vormt voor de dienst homologatie en of het niet zal leiden tot mogelijke vertragingen.

Het instrumentarium voor de uitvoering van Euro 7 biedt nog ruimte voor interpretatie. De raden stellen zich de vraag hoe dynamische gegevens over voertuigprestaties onderdeel zullen worden van het *European Vehicle Passport*, en hoe de Commissie de handhaving rondom *geofencing*-technologie¹⁸ ziet.

4. Afsluitend

Minaraad en SERV verwelkomen over het algemeen het voorstel van de Commissie en zien het als een stap vooruit in het beperken van de negatieve impact van mobiliteit op de gezondheid. Tegelijkertijd zijn er nog mogelijkheden voor aanscherping en verbetering op verschillende gebieden waarop tijdens de onderhandelingen verder moet ingezet worden zodat verdere emissiereducties op een verantwoorde manier kunnen gebeuren en de druk op andere sectoren niet verhoogd wordt.

Met hoogachting,

Caroline Copers
Voorzitter SERV

Walter Roggeman
Voorzitter Minaraad

¹⁸ *Geofencing* zorgt ervoor dat hybride voertuigen in specifieke gebieden voornamelijk met hun emissie-loze aandrijving rijden, en niet op hun verbrandingsmotor.