



## Grund- og nærhedsnotat til Folketingets Europaudvalg

Dato  
5. juli 2017

### Forslag til forordning om overvågning og indberetning af nye tunge køretøjers CO<sub>2</sub>-udledning og brændstofforbrug

KOM(2017) 279

Notatet oversendes endvidere til Energi-, Forsynings- og Klimaudvalget.

#### 1. Resumé

*EU har allerede fælleseuropæisk regulering om CO<sub>2</sub>-krav over for bilfabrikanter til nye lette køretøjer (person- og varebiler). Med dette forslag om overvågning og indberetning af CO<sub>2</sub>-udledning fra nye tunge køretøjer (lastbiler og busser), vil der blive etableret et ensartet datagrundlag og endvidere et grundlag for senere at kunne introducere CO<sub>2</sub>-krav over for bilfabrikanter til nye tunge køretøjer. Kommissionen har indikeret, at forslag til CO<sub>2</sub>-krav forventes fremlagt i 2018.*

*Forslaget om overvågning og indberetning vurderes ikke at medføre væsentlige økonomiske konsekvenser for Danmark eller administrative byrder for erhvervslivet. Lovgivningen foreslås som en forordning, der har direkte retsvirkning, og den vurderes ikke at have konsekvenser for dansk ret.*

*Regeringen er overordnet positiv over for forslaget og støtter det tredelte formål; at give køberne af transportmateriel og -ydelser et bedre grundlag for indkøb af lastbiler og busser, at øge konkurrencen mellem fabrikanterne og senere at kunne stille CO<sub>2</sub>-krav til nye lastbiler og busser med henblik på at reducere udledningen fra transportsektoren. Regeringen vil dog analysere forslaget nærmere med henblik på at fastlægge en konkret holdning hertil.*

#### 2. Baggrund

Kommissionen har ved KOM(2017) 279 af 30. maj 2017 fremlagt forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om overvågning og indberetning af nye tunge køretøjers CO<sub>2</sub>-emissioner og brændstofforbrug. Forslaget er fremsendt til Rådet i dansk sprogversion den 7. juni 2017.

Tung transport (lastbiler og busser) står ifølge Kommissionen for omkring en fjerdedel af EU's emissioner fra landtransport, og andelen forventes at stige. Samtidig

**Energi-, Forsynings- og  
Klimaministeriet**

Stormgade 2-6  
1470 København K

T: +45 3392 2800  
E: [efkm@efkm.dk](mailto:efkm@efkm.dk)

[www.efkm.dk](http://www.efkm.dk)



har EU sat sig et bindende mål om mindst 40 pct. reduktion i drivhusgasudledningerne i 2030 ift. 1990, hvoraf de 30 pct. reduktion skal ske i de såkaldte ikke-kvotefomfattede sektorer, herunder transport og landbrug. Endvidere skal drivhusgasemissionerne fra EU's transportsektor inden midten af århundredet være mindst 60 pct. lavere end i 1990 og være godt på vej mod nul<sup>1</sup>, hvis målsætningerne om 80-95 pct. reduktion i 2050 skal realiseres. Kommissionen ser derfor et behov for værktøjer, der kan måle og på sigt mindske udledningen fra transportsektoren.

Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 192, stk. 1, og skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure. Rådet træffer afgørelse ved kvalificeret flertal.

### 3. Formål og indhold

Formålet med forslaget er:

- 1) at registrere CO<sub>2</sub>-udledning fra nye lastbiler og busser med henblik på senere at kunne regulere (og sænke) udledningen af drivhusgasser fra transportsektoren,
- 2) at give køberne af transportmateriel og -ydelser et bedre grundlag for indkøb af lastbiler og busser, og
- 3) at øge konkurrencen mellem fabrikkerne af lastbiler og busser med hensyn til reduktion af brændstofforbrug og CO<sub>2</sub>-udledning. Forslaget retter sig udelukkende mod lastbiler og busser med en køreklar masse på mere end 2.585 kg.

Forslaget medfører, at medlemsstaterne forpligtes til at registrere en række køretøjstekniske data for hver enkelt lastbil og bus, som indregistreres på deres område, herunder data vedrørende CO<sub>2</sub>-udledninger. Lignende regulering findes allerede for lette køretøjer (person- og varebiler). Hvert år, senest den 28. februar, skal såvel medlemsstaterne som køretøjsproducenterne ifølge forslaget indberette de samlede data for alle registrerede lastbiler og busser i foregående kalenderår til Kommissionen. Medlemsstaterne og køretøjsproducenterne er ansvarlige for kvaliteten af de indberettede data. Første indberetning forventes at skulle ske med frist d. 28. februar 2020 og gælde nye køretøjer, som er registreret første gang i kalenderåret 2019.

Kommissionen gives mulighed for at kontrollere kvaliteten af de indberettede data, og forpligtes til at oprette og vedligeholde et register over disse data. Dette register skal administreres af Det Europæiske Miljøagentur (EEA) og være offentligt tilgængeligt. Dog er visse oplysninger undtaget fra kravet om offentlighed med henblik på

---

<sup>1</sup> Jf. Kommissionens meddelelse om ”En europæisk strategi for lavemissionsmobilitet”, fra juli 2016, samt hvidbogen ”En køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og resourceeffektivt transportsystem” (COM(2011) 144)



at sikre beskyttelse af personoplysninger (køretøjets registreringsnummer) og af konkurrencemæssige hensyn (navne på komponentproducenter).

På baggrund af indberettede data udsender Kommissionen hvert år en rapport indeholdende en analyse af de indberettede data for det foregående kalenderår. Analysen skal som minimum angive gennemsnitlig CO<sub>2</sub>-udledning og gennemsnitligt brændstofforbrug for den samlede europæiske flåde af de omfattede lastbiler og busser samt gennemsnitlig CO<sub>2</sub>-udledning og gennemsnitligt brændstofforbrug for hver køretøjsfabrikant.

#### **4. Europa-Parlamentets udtalelser**

Parlamentets holdning foreligger endnu ikke.

#### **5. Nærhedsprincippet**

Kommissionen anfører som argumenter for, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet, at drivhusgasudledning er grænseoverskridende, at lastbiler og busser ofte registreres og tages i brug i en anden medlemsstat end den stat, hvor køretøjet er produceret, at monitorering af CO<sub>2</sub>-udledning på medlemsstatsniveau vil kræve omfattende koordinering mellem medlemsstaterne indbyrdes, og at forskelle i medlemsstaternes nationale lovgivninger vil gøre det svært at opnå sammenlignelighed mellem de enkelte medlemsstaters CO<sub>2</sub>-overvågning. Kommissionen konkluderer, at en fælleseuropæisk overvågning af CO<sub>2</sub>-udledning virker som den enkleste fremgangsmåde og anfører, at den samme tilgang til overvågning af CO<sub>2</sub>-udledning fra person- og varebiler allerede er i kraft på EU-niveau.

Regeringen kan tilslutte sig Kommissionens vurderinger og argumenter og kan ydermere tilføje, at transport med lastbiler og busser i vid udstrækning er grænseoverskridende, hvorfor kontrol med disse køretøjers CO<sub>2</sub>-udledning bedst løses på overstatsligt niveau. Regeringen anser derfor nærhedsprincippet for overholdt.

#### **6. Gældende dansk ret**

Dansk ret indeholder på nuværende tidspunkt ikke tilsvarende bestemmelser vedrørende analyse af registrerede data om brændstofforbrug og CO<sub>2</sub>-udledning fra nye lastbiler og busser.

#### **7. Konsekvenser**

##### Lovgivningsmæssige konsekvenser

Da der er tale om udstedelse af en forordning, er denne umiddelbart gældende i EU. Der er således ikke behov for ny lovgivning. Færdselsstyrelsen varetager allerede – efter aftale med øvrige relevante myndigheder – indberetning af brændstofforbrug og CO<sub>2</sub>-udledning for person- og varebiler.

Forslaget bør vurderes nærmere i forhold til gældende regler om udveksling og beskyttelse af personhenførbare oplysninger.



### Økonomiske konsekvenser

Idet der er tale om data, som fabrikkerne af lastbiler og busser er forpligtet til at stille til rådighed, vil forslaget pålægge disse virksomheder en ekstra byrde. Danmark har kun en yderst begrænset produktion af køretøjer, og forslaget anses derfor ikke at have direkte økonomiske konsekvenser for dansk erhvervsliv.

Forslaget medfører, at bilfabrikkerne vil skulle udføre yderligere tests, før en ny bilmodel kan bringes på markedet. Dette kan medføre en mindre prisstigning på lastbiler og busser. Denne prisstigning vil være gældende over alt i Europa og har dermed ikke betydning for danske virksomheders konkurrenceevne.

I forhold til de administrative konsekvenser har Færdselsstyrelsen en årlig udgift på ca. 125.000 kr. til konsulentbistand og ca. 0,2 årsværk i forbindelse med indberetning af tilsvarende data for person og varebiler. Der må forventes tilsvarende udgifter ved gennemførelse af den foreslåede forordning. Det forventes endvidere, at forslaget vil medføre engangsomkostninger for SKAT til systemtilretninger i Køretøjsregistret, DMR, med henblik på håndtering af supplerende data i registret. Engangsomkostningerne til disse tilretninger forventes at ligge i niveauet fra 100.000 kr. til 300.000 kr. Det vurderes, at ændringerne ikke vil have nævneværdig indflydelse på driftsomkostningerne til Køretøjsregistret. I udgangspunktet vil omkostningerne jf. budgetvejledningen, blive afholdt inden for ressortministeriernes egne rammer.

Med datagrundlaget, som forslaget tilvejebringer, vil EU senere kunne introducere CO<sub>2</sub>-krav for lastbiler og busser. Dette vil kunne give brugere af lastbiler og busser en brændstoføkonomisk besparelse.

### Andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet

Forslaget om overvågning og indberetning forventes ikke i sig selv at give anledning til betydelige CO<sub>2</sub>-reduktioner. Ifølge Kommissionen kan forslaget afstedkomme mindre reduktioner fra det forbedrede sammenligningsgrundlag for indkøbere af transportmateriel og -ydelser samt fra den øgede konkurrence mellem fabrikkerne.

Forslaget er til gengæld en forudsætning for at EU senere vil kunne introducere CO<sub>2</sub>-krav. Under antagelse af at CO<sub>2</sub>-krav faktisk introduceres, vurderes nærværende forslag derfor indirekte at bidrage til at reducere udledningen af drivhusgasser fra denne del af transportsektoren og dermed bidrage til opfyldelse af EU's og Danmarks af mål om reduktion af drivhusgasser.

## **8. Høring**

Forslaget har været sendt i høring i Specialudvalget for Energi-, Forsynings- og Klimapolitik den 1-12. juni 2017. Forslaget har endvidere været sendt i parallel høring i Specialudvalget for Transport, Bygning og Bolig den 2-14. juni 2017.



Der er afgivet hørings svar fra VedvarendeEnergi, Dansk Erhverv, Det Økologiske Råd, De Danske Bilimportører, ITD – Brancheorganisationen for den danske vejgodstransport og DI Transport og Bilbranchen.

VedvarendeEnergi støtter, 1) at der med forslaget indføres en offentlig tilgængelig database over tunge køretøjers brændselsforbrug. 2) VedvarendeEnergi påpeger, at data om køretøjernes brændstofforbrug og CO<sub>2</sub>-udledning skal indføres hurtigst muligt og ikke senere end 2020. 3) Databasens offentlige del bør også omfatte køretøjernes mærke (trademark) og model. 4) Databasen bør både oplyse dels køretøjernes brændstofforbrug og CO<sub>2</sub>-udledninger pr. km og dels samme oplysninger, angivet henholdsvis i ton-km og person-km. 5) Det bør præciseres i forslagens bilag 1, at der bør indsamles og offentliggøres samme type information om elforbrug i energienheder, fx kWh per km, for også at dække elektrisk drevne køretøjer. 6) Data bør gøres tilgængelige online på EU's officielle sprog på en let forståelig måde. 7) Det bør præciseres i forslaget, at data skal være let anvendelige for transportører og for brugere af transport, som ønsker transport med mindst mulig CO<sub>2</sub>-udledning.

Dansk Erhverv påpeger, at forslaget baner vej for at kunne hjælpe Danmark med at nå reduktionsforpligtelserne for de ikke-kvotebelagte sektorer for perioden 2021-2030.

Det Økologiske Råd (DØR) er 1) glade for forslaget, som kan medvirke til en større transparens omkring lastbilers CO<sub>2</sub>-udledning. 2) DØR påpeger, at det er vigtigt at bibeholde alle 73 typer data, som køretøjsfabrikanterne skal overvåge og indberette, jf. bilag 1. Det vil tilsammen være med til at skabe en større konkurrence mellem køretøjsproducenter ved at give et bedre indblik i de forskellige modellers styrker – aerodynamik, dæk etc. 3) Artikel 6 bør præciseres således, at alle har nem, vederlagsfri adgang til databasen for at sikre reel offentlighed omkring tallene. 4) Det er vigtigt, at data fra EURO 6-motortestene (baseret på WHTC og WHSC) ligeledes overvåges, indberettes og gøres offentligt tilgængelige – i sammenhæng med data i dette forslags bilag 1. Uden samstilling af data fra disse to reguleringer vil det ikke være muligt senere at lave en regulering på motorerne separat eller på en kombination af køretøjet samt motoren, som det fx er tilfældet i USA. 5) Kommissionen har indikeret, at den vil komme med 'on road'-test for CO<sub>2</sub> fra lastbiler i 2. VECTO-pakke. Resultaterne fra disse test bør også overvåges, rapporteres og gøres offentligt tilgængelige – ikke mindst for at muliggøre sammenligning mellem 'on road'-forbrugstal og de beregnede forbrugs tal fra VECTO. 6) Resultaterne fra 'conformity of production'-testene for vigtige VECTO-parametre som fx aerodynamik og dæk bør overvåges, rapporteres og gøres offentligt tilgængelige. 7) Option 3, som indgår i forslaget, med et mix af indberetning fra medlemslandene og køretøjsfabrikanter er at foretrække, bl.a. fordi det sikrer en digitalisering af data.



De Danske Bilimportører 1) hilser forslaget velkomment og bemærker: 2) at informationsgrundlaget, som vil tilvejebringes med forslaget, er væsentligt for, at branchen kan foretage velinformerede købsbeslutninger, der kan være med til at begrænse transportsektorens CO<sub>2</sub>-udledninger. 3) Det er hensigtsmæssigt, at overvågning og indberetning foretages på et fælleseuropæisk grundlag. Mange forskellige nationale overvågnings- og indberetningssystemer ville afføde en markeds-mæssig fragmentering og tab af transparens. 4) Tilvejebringelse af pålidelige, retvisende og sammenlignelige data for CO<sub>2</sub>-udledninger og brændstofforbrug for tunge køretøjer er imidlertid en betydelig udfordring, især når det drejer sig om tunge køretøjer til godstransport (lastbiler), der med meget forskellige opbygninger indrettes til ligeså forskellige formål. Dette gælder også, selvom datagrundlaget evt. bygger på data genereret ved hjælp af Kommissionens såkaldte VECTO-simuleringsværktøj. 5) Data fra VECTO giver først og fremmest sammenlignelige data, mens de ikke kan benyttes til udtryk for køretøjernes faktiske forbrug og udledninger, der afhænger af individuelle kørselsbehov og brugsmønstre. Sandsynligvis vil forskellen mellem målt og reelt forbrug være større for tunge køretøjer end for lette køretøjer og særligt for lastbiler, da de kan ombygges. 6) Det bør anerkendes, at en overvågnings- og indberetningsmodel baseret på VECTO vil tillade en vis usikkerhedsmargin, der tager højde for lastbilernes forskellighed i kraft af individuelle opbygninger og modifikation foretaget på nationalt niveau, efter at køretøjerne har forladt fabrikkerne i deres grundform. 7) Det er overordnet væsentligt, at et fælleseuropæisk overvågnings- og indberetningssystem for CO<sub>2</sub>-udledning og brændstofforbrug implementeres på en måde, der er håndterbar og med så få administrative byrder for både bilimportørerne og de nationale myndigheder som muligt. 8) Det er uklart, hvorvidt indberetningen forudsætter en helbilsgodkendelse. I givet fald kan det medføre, at opbyggere skal certificeres, hvorfor denne del af branchen dermed bør adviseres i god tid. 9) De Danske Bilimportører bakker op om hovedkonklusionerne i Kommissionens konsekvensanalyse af forslaget – herunder for så vidt angår vurderingerne vedrørende de administrative og økonomiske byrder for erhvervslivet og de nationale myndigheder.

DTL (Dansk Transport og Logistik) bemærker følgende: 1) Det er vigtigt, at der ikke pålægges de enkelte transportører store indberetningsbyrder af brændstofforbrugsdata. 2) Indberetning af brændstofdata bør ske automatisk via et samarbejde med lastbilproducenter og myndigheder. 3) DTL savner i høj grad et fokus på højkapacitetskøretøjer (High Capacity Vehicles) fx modulvogntog. 4) VECTO-værktøjet bør udformes med en brugergrænseflade, så det kan anvendes som et effektivt indkøbsværktøj for den enkelte transportvirksomhed – herunder små og mellemstore virksomheder. 5) DTL er generelt skeptiske over for validitet af de data og konklusioner, som et system for monitorering og rapportering af CO<sub>2</sub>-emissioner og brændstofforbrug for tunge køretøjer måtte indebære, herunder hvis det tænkes anvendt til fastlæggelse af differentierede afgifter.



ITD (Brancheorganisationen for den danske vejgodstransport) påpeger: 1) Transport- og logistikbranchen er en væsentlig bidrager til dansk eksport og den generelle vækst i samfundet, hvorfor det er essentielt, at eventuelle CO<sub>2</sub>-krav, som måtte følge efter dette forslag om overvågning og indberetning, ikke begrænser branchen uhensigtsmæssigt. Dette kan sikres ved, at der med kommende CO<sub>2</sub>-krav indføres en mekanisme, som sikrer en fair balance mellem eventuelle meromkostninger for lastbilproducenterne og brændstofbesparelserne. Dette kan gøres ved at fastsætte afskrivningsperioder, der er tilsvarende til de nuværende perioder. 2) ITD støtter udviklingen og implementeringen af VECTO som metode til måling, beregning og rapportering af brændstofforbruget fra tunge køretøjer. I den forbindelse er det essentielt at fremhæve transport- og logistikbranchens aktive indsats for at mindske brændstofforbruget til gavn for både klimaet og økonomien i den enkelte virksomhed. 3) Det er essentielt, at beregningen af brændstoffektivitet også indeholder en måling af køretøjets produktivitet. Forslagets data om udledning per kilometer, per ton-kilometer og per volumen-kilometer bør suppleres med udledning per arealkilometer. Det vil sikre et retvisende billede af produktiviteten på tværs af forskellige transporttyper. 4) Neutralitet er en essentiel del af VECTO, hvorfor ITD opfordrer til uvildige tredjepartskontroller af systemet. 5) Det bør præciseres i forslaget, at der er adgang til gennemsigtig og pålidelig information om det enkelte køretøjs brændstoffektivitet i relation til egne transportopgaver. Køretøjets brændstofpræstation skal således fordeles på forskellige undergrupper i forhold til virksomhedernes egne operationer, herunder vægt, dimensioner, påhængsmuligheder og så videre. Denne gennemsigtighed vil hjælpe transportvirksomhederne med at træffe velinformerede beslutninger i forbindelse med investeringer i nye køretøjer. 6) VECTO bør være baseret på hele køretøjskombinationen, da væsentlige CO<sub>2</sub>-besparelser kan indfries herigennem. Her bør det inddrages, at det er vigtigt kontinuerligt at forbedre køretøjets brændstofforbrug og produktivitet gennem øgede totalvægte og dimensioner, hjulenes rullemodstand, køretøjets aerodynamik og så videre, men at manglende udbygning af infrastrukturen ligeledes spiller en væsentlig rolle i relation til den stigende CO<sub>2</sub>-udledning.

DI Transport og Bilbranchen støtter det overordnede formål med forslaget, der har til hensigt at skabe større gennemsigtighed i forhold til udledningen af CO<sub>2</sub> fra tunge køretøjer.

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

Der er ikke kendskab til andre landes holdninger til forslaget.

### **10. Regeringens foreløbige generelle holdning**

Regeringen er gennemgående positiv over for initiativer i EU, der kan støtte en omkostningseffektiv indfasning af vedvarende energi, bidrage til dekarbonisering af transportsektoren, og som samtidig ikke forvrider konkurrencen mellem EU's medlemsstater.





Hvis EU's mål om CO<sub>2</sub>-reduktioner på 30 pct. inden for de ikke-kvotefattede sektorer i 2030 skal nås på den mest omkostningseffektive måde, er der behov for en styrkelse af den nuværende indsats i EU. Regeringen støtter derfor, at Kommissionen i 2016 fremlagde en europæisk strategi for lavemissionsmobilitet, som havde til formål at forene de parallelle krav til mobilitet og dekarbonisering. Regeringen har på den baggrund opfordret Kommissionen til at følge op med konkrete løsningsforslag hurtigst muligt, herunder vedrørende indførelse af krav til CO<sub>2</sub>-udledning fra tunge erhvervskøretøjer som lastbiler og busser.

Tung transport (lastbiler og busser) udgør ifølge Kommissionen omkring en fjerdedel af EU's emissioner fra landtransport, og andelen forventes at stige. Regeringen er således overordnet positiv over for forslaget og støtter det tredelte formål; at give køberne af transportmateriel og -ydelser et bedre grundlag for indkøb af lastbiler og busser, at øge konkurrencen mellem fabrikanterne og senere at kunne stille CO<sub>2</sub>-krav til nye lastbiler og busser med henblik på at reducere udledningen fra transportsektoren.

Regeringen finder det positivt, at forslaget indirekte - på sigt - forventes at kunne bidrage til opfyldelse af Danmarks klimamål for de ikke-kvotebelagte sektorer. Dette forudsætter dog, at der, udover nærværende forslags krav om monitorering og indberetning, vedtages egentlige CO<sub>2</sub>-krav på EU-niveau, og regeringen ser derfor gerne, at Kommissionen følger op med forslag hertil hurtigst muligt.

Regeringen finder det vigtigt, at data, som med forslaget tilvejebringes, er i stand til at give interessenter tilstrækkelig information om køretøjsmodellerne, så køberne i indkøbssituationer kan vælge mellem forskellige modeller ud fra deres CO<sub>2</sub>-udledning og brændstofforbrug, og så formålet om at skabe konkurrence mellem køretøjsfabrikanter opfyldes.

Regeringen ser generelt gerne, at forordningen kommer til at levere på forslagens formål hurtigst muligt.

Regeringen har dog behov for at analysere Kommissionens forslag nærmere, før end der kan fastlægges en detaljeret holdning hertil.

### **11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg**

Forslaget har ikke tidligere været forelagt for Folketingets Europaudvalg. Sagen er tidligere nævnt til orientering som del af grund- og nærhedsnotatet af 16. september 2016 vedr. Kommissionens meddelelse om en europæisk strategi for lavemissionsmobilitet KOM (2016)501. Notat blev fremsendt den 23. september 2016.