



## SAMLENOTAT

### Samlenotat til TTE-rådsmøde (transport) 4. december

Dato

2023-3746

## Indhold

6.

6. Europa-Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om kørekort, om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/2561 og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1724 og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/126/EF og Kommissionens forordning (EU) nr. 383/2012 .....2

7. Europa-Kommissionens forslag til Europa-Parlamentet og Rådets Direktiv om ændring af Rådets Direktiv 96/53/EF om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægte i international trafik for visse vej køretøjer i brug i Fællesskabet .....19

8. Europa-Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 for så vidt angår minimumskravene for minimumspauser og daglig og ugentlig hviletid i sektoren for lejlighedsvis kørsel med personer .....34

9. Europa-Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om opgørelse af drivhusgasemissioner fra transporttjenester .....41

10. Europa-Kommissionens Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv (EU) 2015/413 om fremme af grænseoverskridende udveksling af oplysninger om trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser (CBE-direktivet) .....54



## **6. Europa-Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om kørekort, om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/2561 og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1724 og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/126/EF og Kommissionens forordning (EU) nr. 383/2012**

Revideret notat. Ændringer er markeret med streg i marginen.

KOM (2023) 127

### **1. Resumé**

*Kommissionen har den 1. marts 2023 fremsat forslag om direktiv til ændring af det eksisterende direktiv 2006/126/EF om kørekort.*

*Kommissionens forslag har til formål at forbedre trafiksikkerheden og lette den frie bevægelighed for borgerne i EU. Forslaget tager højde for nye udfordringer for mobiliteten, navnlig på det digitale område, og vil bidrage til målene for EU's strategi for intelligent og bæredygtig mobilitet.*

*Af væsentlige elementer i forslaget kan nævnes:*

- *etablering af et digitalt mobilkørekort med henblik på gensidig anerkendelse,*
- *forkortelsen af gyldighedstiden for kørekort til fem år for personer over 70 år og krav om foranstaltninger til vurdering af føreregnethed,*
- *indførelse af krav om udfyldelse af selverklæring om helbred ved ansøgning og fornyelse af kørekort til køretøjer i kategori A og B (motorcykel og almindelig bil),*
- *indførelse af krav om ledsaget kørsel som forudsætning for udstedelse af kørekort til 17-årige, samt*
- *indførelse af alkoholpromillegrænse på 0,0 for førstegangserhververe af førerret i de første 2 år.*

*Direktivforslaget opdaterer endvidere regler og krav for udstedelse, fornyelse og gyldighedsperiode, herunder i forhold til krav til en køreprøve og vilkår om fysisk og mentalt helbred. Endelig fjerner eller ændrer direktivforslaget utidssvarende eller unødigt bebyrdende regler og krav relateret til kørekort.*



*Regeringen er generelt positivt indstillet over for forslaget, der indeholder en nødvendig modernisering af de fælleseuropæiske regler om kørekort.*

*Regeringen finder dog, at der kan rejses tvivl om, hvorvidt det er nødvendigt at regulere en prøveperiode for nye førere på EU-niveau, herunder indførelse af en alkoholpromillegrænse i prøveperioden, og dermed hvorvidt denne del af forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.*

*Regeringen er endvidere forbeholden over for forkortelsen af gyldighedstiden for kørekort til fem år for personer over 70 år og dertil knyttede krav om vurdering af føreregnethed, kravet om udfyldelse af en selverklæring om helbred ved ansøgning om udstedelse og fornyelse samt forslaget om ledsaget lastbilkørsel for 17-årige.*

*Regeringen er generelt positivt indstillet over for forslag om indførelse af rammerne for gensidig anerkendelse af digitalt kørekort, men finder direktivets tidsramme for medlemsstaternes etablering af et mobilkørekort indenfor 4 år fra vedtagelse for optimistisk.*

*Forslaget forventes at have lovgivningsmæssige implementeringskonsekvenser for blandt andet færdselsloven. Forslaget forventes endvidere at have betydelige statsfinansielle konsekvenser.*

*Folketingets Europaudvalg har givet regeringen forhandlingsmandat d. 3. november 2023.*

*Sagen er på dagsordenen for rådsmødet (transport) den 4. december 2023 med henblik på en generel indstilling.*

## **2. Baggrund**

Kommissionen har den 1. marts 2023 ved KOM (2023) 127 fremsat forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om kørekort, om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/2561 og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1724 og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/126/EF og Kommissionens forordning (EU) nr. 383/2012. Forslaget er fremsat med hjemmel i Traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF), artikel 91, stk. 1. Forslaget blev oversendt til Rådet i den danske sprogversion den 11. april 2023.



Kørekortdirektivet blev første gang indført i 1980 og har efterfølgende gennemgået to revisioner i henholdsvis 1991 og 2006. Det nugældende kørekortdirektiv, som stammer fra 2006 indeholder fælleseuropæiske regler for kørekort, der er gældende for mere end 250 millioner førere.

Baggrunden for denne revision af kørekortdirektivet er dels ønsket om øget harmonisering, dels behovet for at tilpasse reguleringen til den teknologiske udvikling og tilpasning af direktivet i forhold til den grønne omstilling af transportsektoren.

### **3. Formål og indhold**

Det overordnede formål med det reviderede kørekortdirektiv bygger videre på formålet med det eksisterende direktiv, nemlig at forbedre færdselssikkerheden og lette den frie bevægelighed i EU. Desuden skal det bidrage til at øge ensartetheden og gennemsigtigheden i kørekortreglerne på tværs af EU's medlemslande.

Revisionen har endvidere til formål at understøtte den digitale transformation med indførelse af digitale kørekort i EU. Endelig skal det bidrage til at gøre vejtransporten mere bæredygtig.

For at understøtte ovennævnte formål lægger direktivet op til følgende ændringer af væsentlig betydning:

#### *Indførelse af ”mobilkørekort” (forslagets artikel 3 og 5)*

Det foreslås, at medlemsstaterne senest fire år fra vedtagelse af direktivet skal indføre digitale kørekortbeviser (i direktivet benævnt ”mobilkørekort”), og at disse skal indføres som primær udstedelsesform. Det skal dog fortsat være muligt at få udstedt et fysisk kørekort, hvis man anmoder om det. De nærmere tekniske standarder for mobilkørekort baseres på den såkaldte europæiske digitale identitetstegnebog (”European Digital Identity Wallet”) i henhold til revisionen af eIDAS-forordningen<sup>1</sup>. Kommissionen får beføjelse til at ændre de tekniske standarder via delegerede retsakter.

#### *Fremrykket ombytning af kørekort (forslagets artikel 4, stk.4)*

Direktivet lægger op til, at medlemsstaterne skal sikre, at fristen for, hvornår alle fysiske kørekort, der udstedes eller er i omløb,

---

<sup>1</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 910/2014 af 23. juli 2014 om elektronisk identifikation og tillidstjenester til brug for elektroniske transaktioner på det indre marked.



opfylder alle direktivets krav, fremrykkes med tre år til 19. januar 2030.

*Lempelse af reglerne om trinvis erhvervelse af kørekort  
(forslagets artikel 9, stk. 1)*

Direktivet lægger op til, at der kan erhverves kørekort til kategori CE<sup>2</sup> uden forudgående erhvervelse af kørekort til kategori C<sup>3</sup>. Det samme gør sig gældende for kategori DE<sup>4</sup>-kørekort, som kan erhverves uden at erhverve D<sup>5</sup> først. Formålet hermed er at lette adgangen til kategorierne og chaufførerhvervet med henblik på at afbøde chaufførmanglen på markedet.

*Øget vægtgrænse for el-drevne køretøjer i kategori B (forslagets artikel 9, stk. 2, litra h)*

Der stilles forslag til øget tilladt vægtgrænse for kategori B-køretøjer fra 3.500 kg. til 4.250 kg, såfremt de er drevet af alternative brændstoffer, med henblik på at understøtte den grønne omstilling.

*Ændringer i gyldighedstid for kørekort (forslagets artikel 10, stk. 2)*

Med forslagets artikel 10, stk. 2 forkortes gyldighedstiden til 5 år på kørekort, efter man er fyldt 70 år. Forslaget indebærer, at borgere, der er fyldt 70 år, skal forny kørekortet hvert 5. år, med henblik på at indføre hyppigere lægeundersøgelser eller andre særlige foranstaltninger, herunder genopfriskningskurser.

*Selverklæring om helbred (forslagets artikel 10, stk. 3 og bilag III)*

For at sikre, at førere vedblivende lever op til kravene til fysisk og mentalt helbred, som er defineret i direktivets bilag III, indføres med direktivet i artikel 10, stk. 3, et krav om, at der udfyldes en selverklæring om helbred ved udstedelse af kørekort i gruppe 1 (almindelig bil, motorcykel mv.) og ved enhver administrativ fornyelse af kørekortet.

*Lempelse af varighedsbegrænsning for diabetikere i gruppe 1  
(forslagets bilag III)*

---

<sup>2</sup> Et trækkende køretøj af kategori C og en påhængs- eller sættevogn med en tilladt totalmasse på over 750 kg.

<sup>3</sup> (Last)bil med totalmasse på over 3500 kg.

<sup>4</sup> Et trækkende køretøj af kategori D og et påhængskøretøj med en tilladt totalmasse på over 750 kg.

<sup>5</sup> Køretøj konstrueret til befordring af 8 personer eller derover (bus)



Direktivet lægger op til at udvide varighedsbegrænsningen for ansøgere til gruppe 1-køretøjer med diabetes fra 5 år til 10 år.

*Ombytning af kørekort udstedt af tredjelande (forslagets artikel 12)*

Med forslagets artikel 12 ændres reglerne om ombytning af kørekort fra tredjelande. Der lægges op til, at Kommissionen ved gennemførelsesretsakt kan fravige kravet om, at der skal påføres en særlig kode på kørekort, der er ombyttet på baggrund af et kørekort udstedt af et tredjeland, hvis Kommissionen vurderer, at tredjelandet har indført rammer for vejtransport, som helt eller delvist garanterer et trafikikkerhedsniveau, der svarer til Unionens.

I forslagets artikel 12, stk. 6, opstilles en række elementer, som Kommissionen som minimum skal tage hensyn til ved vurderingen af, om et tredjeland har indført rammer for vejtransport, som helt eller delvist garanterer et trafikikkerhedsniveau, der svarer til Unionens. Samtidig lægges der op til, at der skal ske en regelmæssig revision, mindst hvert fjerde år, af trafikikkerhedssituationen i det pågældende land.

*Ledsaget kørsel for førere under 18 år (forslagets artikel 14)*

Med forslagets artikel 14 gøres erhvervelse af B-kørekort for 17-årige betinget af, at kørsel indtil det fyldte 18. år ledsages af en rutineret fører, der lever op til følgende krav:

- a) er mindst 25 år gammel,
- b) har kørekort til den relevante køretøjskategori udstedt mere end fem år forinden,
- c) ikke har fået frataget førerretten inden for de seneste fem år,
- d) ikke er strafferetligt dømt som følge af en færdselsrelateret forseelse.

Artikel 14 udvider også muligheden for at lade 17-årige føre kategori C (lastbil over 3.500 kg), hvis det sker under ledsagelse af en person, der opfylder de ovenfor nævnte kriterier samt at den 17-årige har erhvervet et kvalifikationsbevis i overensstemmelse med direktiv 2022/2561 om grundlæggende kvalifikationskrav og efteruddannelseskrav for chauffører af visse køretøjer, der benyttes til godstransport eller personbefordring ad vej. Herefter vil føreren fra det 18. år kunne føre lastbil (kategori C) uden en ledsager.

Formålet er at gøre erhvervet som lastbilchauffør mere tilgængeligt og attraktivt for yngre personer med henblik på at bidrage til at afhjælpe chaufførmanglen i Unionen.



*Indførelse af alkoholpromillegrænse på 0,0 for  
førstegangserhververe i de første to år (forslagets artikel 15)*

Artikel 15 fastsætter bestemmelser, der forpligter medlemsstaterne til at indføre regler, hvorefter alkoholpromillegrænsen for spirituskørsel skal fastsættes til 0,0 for førstegangserhververe af førerret i de første 2 år.

*Mere fleksible krav om sædvanlig bopæl (forslagets artikel 17, stk. 4)*

For at afhjælpe administrative hindringer for den fri bevægelighed stilles der i direktivet forslag til at indføre visse undtagelser til bopælskravet, som er et grundlæggende krav om, at man skal være bosiddende i det land, som man erhverver kørekort i.

*Delegerede retsakter (forslagets artikel 21)*

Med forslagets artikel 21 tildeles Kommissionen en ny generel beføjelse til at vedtage delegerede retsakter vedrørende de tekniske og nærmere detaljerede krav, særligt vedrørende fysiske og digitale kørekort og koder, udstedelse, fornyelse og gyldighed af kørekort, køreundervisning og helbreds krav, samt krav til køreprøvesagkyndige. Formålet med artiklen er at sikre, at regelgrundlaget for kørekort i EU kan følge med den teknologiske, videnskabelige og administrative udvikling.

*Ændringer i indholdet af køreprøven (forslagets Bilag II)*

Direktivforslaget indeholder en opdatering af bilag II, som omfatter mindstekrav til køreprøver og viden, færdigheder og adfærd for at kunne føre et motorkøretøj, således at disse krav opdateres i forhold til køretøjers teknologiske udvikling, eksempelvis avancerede førersystemer og køretøjer, der bruger alternative brændstoffer, og de sikkerhedsmæssige aspekter forbundet hermed.

Der lægges endvidere op til, at eleverne skal testes i at kunne reagere og forudse farlige situationer ved at anvende ny teknologi i form af simulatorer, hvor trafikfarlige situationer kan simuleres på en levende og virkelighedstro måde.

Med forslagets bilag II, pkt. B, 5 (1) lægges der op til, at en begrænsning af førerretten ("kode 78"), som skyldes, at førerretten er erhvervet på baggrund af en køreprøve bestået i et køretøj med automatgear, kan ophæves, hvis indehaveren består en *specifik prøve eller gennemfører timer i et køretøj med manuel gear*.



Formålet med forslaget er at fremme omstillingen til fossilfri køretøjer.

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

Europa-Parlamentet er i henhold til den almindelige lovgivningsprocedure (TEUF art. 294) medlovgiver.

Europa-Parlamentet har afgivet rapport over Kommissionens direktivforslag af 1. marts 2023. Rapporten indeholder et oplæg til ændringsforslag. Europa-Parlamentets forslag er under behandling i Europa-Parlamentets udvalg om transport og turisme (TRAN-udvalget). Karima Delli (The Greens) er udpeget som ordfører.

#### **5. Nærhedsprincippet**

Kommissionen anfører, at Unionen allerede har kompetence på kørekortområdet i medfør af direktiv 2006/126/EF, og at spørgsmål vedrørende kørekort indeholder tværnationale aspekter, som ikke kan dækkes af de enkelte medlemsstater alene. De nye regler, der indføres med forslaget, ligger efter Kommissionens vurdering fortsat inden for de beføjelser, der er tillagt Unionen ved anvendelse af artikel 91, stk. 1, i TEUF, og kan i betragtning af deres forbindelse til de allerede eksisterende rammer for kørekort kun i tilstrækkelig grad opfyldes på EU-plan.

I lyset af EU's mål for trafiksikkerhed og de forventede utilstrækkelige fremskridt med hensyn til at nedbringe antallet af trafikdræbte og alvorligt kvæstede, er det Kommissionens opfattelse, at der er behov for en yderligere EU-indsats for at nå de fastsatte mål.

Ifølge Kommissionen er der også behov for en yderligere indsats på EU-plan for at fjerne unødvendige og uberettigede hindringer for den frie bevægelighed for personer, som skyldes suboptimale procedurer for udstedelse og fornyelse af kørekort. Kommissionen anfører, at hvad angår det specifikke tilfælde med mobilkørekort, kan disse kun anerkendes gensidigt i hele EU, hvis de løsninger, der anvendes af medlemsstaterne, er harmoniserede og har tilstrækkelig interoperabilitet.

Regeringen er enig i Kommissionens vurdering af, at harmonisering af reglerne om kørekort, gensidig anerkendelse af kørekort på tværs af medlemsstaterne og fjernelse af unødvendige og uberettigede hindringer for den frie bevægelighed bedst opnås





på EU-plan og derfor ligger inden for rammerne af nærhedsprincippet.

Dette gør sig efter regeringens vurdering gældende for den store del af direktivet, der regulerer betingelser for erhvervelse, udstedelse, fornyelse, ombytning, erstatning, inddragelse, gyldighedsperioder, udveksling af oplysninger i RESPER og øvrige bestemmelser vedrørende kørekort.

Forslaget indeholder imidlertid i artikel 15 bestemmelser, der forpligter medlemsstaterne til at indføre regler, hvorefter alkoholpromillegrænsen for spirituskørsel skal fastsættes til 0,0 for førstegangserhververe af førerret i de første 2 år.

Det er regeringens opfattelse at fastsættelse af almindelige færdselsregler af adfærdsmæssig karakter er et nationalt anliggende, da der er væsentlige hensyn at tage til de nationale forskelle i infrastruktur, trafikadfærd og kulturelle forhold, især på områder, hvor der ikke er hensyn til grænseoverskridende forhold.

Formålet med reguleringen af fælles alkoholpromillegrænser for førstegangserhververe er bekæmpelse af farlig adfærd i trafikken og dermed nedbringelse af antallet af trafikdræbte og alvorligt kvæstede. Det er regeringens vurdering, at dette formål i tilstrækkelig grad kan opnås på medlemsstatsniveau. Der er således ikke noget, der taler for, at regulering af alkoholpromillegrænser for førstegangserhververe reguleres bedre på EU-plan. Regeringen vurderer således, at der er begrundet tvivl om, hvorvidt forslagens artikel 15 er i strid med nærhedsprincippet.

## **6. Gældende dansk ret**

Det gældende kørekortdirektiv (Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/126/EF af 20. december 2006 om kørekort) er implementeret i dansk ret i færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 168 af 14. februar 2023, i bekendtgørelse nr. 1843 af 22. september 2021 (kørekortbekendtgørelsen) og cirkulære nr. 9163 af 25. marts 2015.

For så vidt angår de væsentligste elementer i det foreslåede direktiv, kan anføres følgende:

Det følger af kørekortbekendtgørelsens § 78, stk. 2, at kørekort udstedes som EU-model i overensstemmelse med bestemmelserne i bekendtgørelsens bilag I, der indeholder bestemmelser om (det



fysiske) kørekorts udseende og indhold mv. Efter kørekortbekendtgørelsens § 6, kan indehaveren af et dansk kørekort som supplement til sit kørekort være indehaver af et digitalt kørekort via en IT-løsning, som ejes og administreres af Digitaliseringsstyrelsen.

De gældende regler om kørekorts gyldighed fremgår af færdselslovens § 59 og §§ 82-86 i kørekortbekendtgørelsen. Efter færdselslovens § 59, stk. 1, udstedes kørekort med en gyldighedstid på 15 år (uanset alder). For kørekort til visse motorkøretøjer kan dette dog fraviges. Dette er tilfældet for kørekort til tunge køretøjer, såsom lastbil og bus med/uden stort påhængskøretøj (kategori C1, C1/E, C, C/E, D1, D1/E, D og D/E) samt kørekort til erhvervsmæssig personbefordring.

Efter bekendtgørelse nr. 1594 af 15. december 2016 om forsøgsordning med udstedelse af kørekort til 17-årige, kan der udstedes kørekort til kategori B til 17-årige på betingelse af, at de indtil det fyldte 18. år har en ledsager med under kørslen.

Efter bekendtgørelsens § 8 skal ledsageren opfylde følgende betingelser:

- være fyldt 30 år,
- have haft førerret til kategori B i mindst 10 år på baggrund af et kørekort udstedt i Danmark,
- have gyldigt kørekort til kategori B, som er udstedt i Danmark, og
- må ikke have været frataget køretøjsretten betinget eller ubetinget i de seneste 10 år.

De danske promillegrænser for spirituskørsel er reguleret i færdselsloven § 53 til 0,50 promille eller 0,25 mg pr. liter luft i udåndingsluften.

En fører vil endvidere – uanset alkoholpromillens størrelse – kunne straffes for spirituskørsel efter færdselsloven, hvis føreren har indtaget spiritus i et sådant omfang, at vedkommende ikke kan føre køretøjet på betryggende måde. Spirituskørsel straffes med bøde (indkomstafhængig) eller fængsel, afhængig af promillens størrelse, og om der er tale om gentagelsestilfælde. Spirituskørsel sanktioneres endvidere med betinget eller ubetinget fratagelse af førerretten. Føreren skal gennemføre et kursus i alkohol, narko og trafik (ANT-kursus), hvis førerretten har været frataget som



følge af spirituskørsel. I grove tilfælde af spirituskørsel og i visse gentagelsestilfælde skal køretøjet konfiskeres.

Der er i Danmark ikke fastsat særlige adfærdsregler for unge eller førstegangserhververe af kørekort, men der gælder dog særlige sanktionsregler for førstegangserhververe. Førstegangserhverver er alle, uanset alder, der for første gang får udstedt kørekort til motorkøretøj (bil/motorcykel).

Efter færdselslovens § 127 vil spirituskørsel, der foretages af en fører inden for de første 3 år efter førstegangserhvervelse af kørekort, medføre et kørselsforbud frem for en betinget frakendelse af førerretten. Et kørselsforbud indebærer, at førerretten inddrages indtil særlig køreundervisning eller ANT-kursus er gennemført og en

kontrollerende køreprøve er bestået.

Førstegangserhververe af kørekort sanktioneres også hårdere i den såkaldte klippekortordning. For førstegangserhververe vil 2 klip i kørekortet inden for de første 3 år efter erhvervelse af kørekortet medføre et kørselsforbud.

Reglerne for muligheden for fritagelse for kontrollerende køreprøve ved ombytning af et udenlandsk kørekort til et dansk kørekort er endvidere fastsat i bekendtgørelse nr. 203 af 4. marts 2016 om ombytning af udenlandsk kørekort til dansk kørekort uden kontrollerende køreprøve.

## **7. Konsekvenser**

### ***Lovgivningsmæssige konsekvenser***

Forslaget vil medføre behov for tilpasning af dansk lovgivning, herunder bestemmelserne i færdselsloven, blandt andet for så vidt angår alkoholpromillegrænser for spirituskørsel og gyldighedstid for kørekort. Endvidere skal der indføres lovgivning, der sikrer gyldigheden af mobilkørekort, der er udstedt i overensstemmelse med direktivet.



## **Økonomiske konsekvenser**

### Statsfinansielle konsekvenser

Forslaget forventes at medføre både positive og negative statsfinansielle konsekvenser. Det er ikke på foreliggende grundlag muligt at præsentere et skøn over de statsfinansielle konsekvenser.

#### *Negative statsfinansielle konsekvenser*

Indførelse af et mobilkørekort som det primære kørekort i stedet for det fysiske vurderes at have væsentlige statsfinansielle konsekvenser i kraft af udgifter til udvikling af nye systemintegrationer og komponenter som eksempelvis et bevisudstedelsesmodul for mobile kørekort.

I direktivets bestemmelse antages, at revisionen af eIDAS-forordningen<sup>6</sup> er gennemført og implementeret i en udgave, som understøtter digitale kørekort. Dette er forbundet med væsentlig usikkerhed, da forordningen stadig forhandles.

Som et led i indførelsen af det mobile kørekort stiller direktivet endvidere krav om, at indehavere af mobile kørekort skal have mulighed for at forny, erstatte eller ombytte deres kørekort via en applikation eller en særlig portal for digitale tjenester, som medlemsstaterne skal stille til rådighed. Idet ansøgningsproceduren for kørekort ikke er digitaliseret i Danmark, kan krav om udvikling af en digitaliseret portalløsning for ansøgning og udstedelse af kørekort være forbundet med væsentlige omkostninger.

At Danmark allerede har et eksisterende system for mobile kørekort vurderes ikke at kunne reducere omkostningerne til udvikling af det europæiske mobilkørekort, idet den eksisterende nationale løsning ikke lever op til direktivets krav, herunder kravet om, at det skal kunne indgå i den kommende europæiske digitale identitetstegnebog, samt kravet om at følge ISO-18013-5 standarden for mobile kørekort.

Direktivforslaget forudsætter endvidere, at kontrolpersonale har adgang til andre medlemsstaters nationale registre til brug for kontrol med førerret. Det er endnu uvist, hvilke systemændringer og administrative procedurer denne forpligtelse vil medføre.

---

<sup>6</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 910/2014 af 23. juli 2014 om elektronisk identifikation og tillidstjenester til brug for elektroniske transaktioner på det indre marked.



Omkostninger til IT-udgifter og administrative omkostninger hertil kan derfor ikke estimeres på nuværende tidspunkt.

Indførelse af en obligatorisk selverklæring om helbred, der skal udfyldes ved hver fornyelse, vil forøge den administrative byrde for myndighederne, hvilket tilsvarende er tilfældet i forhold til forslaget om indførelse af en aldersbetinget forkortelse af kørekortets gyldighed for personer over 70 år, der vurderes at medføre en stigning i antallet af ansøgninger om fornyelse af kørekort.

Andre dele, som alle forventes at medføre mindre statsfinansielle konsekvenser i form af øget administration, er lempeligere regler for opfyldelse af kravet om sædvanlig bopæl, forslaget om ledsaget kørsel for 17-årige lastbilchauffører samt fremrykning af datoen for det tidspunkt, hvor alle kørekort skal opfylde kravene til EU-modellen.

Indførelse af regler om en alkoholpromillegrænse på 0,0 for førstegangserhververe vurderes at medføre meromkostninger for kørekortmyndighederne og for politi, anklagemyndighed og domstolene. Der må således forventes en stigning i antallet af sigtelser og straffesager med et ressourcetræk i den samlede straffesagskæde, ligesom der må påregnes et øget ressourceforbrug hos kørekortmyndighederne til administration af ordningen.

#### *Positive statsfinansielle konsekvenser*

På sigt vil en digital ansøgningsform kunne reducere de administrative omkostninger og forkorte sagsbehandlingstiden markant.

Indførelse af et mobilt kørekort, der er gældende i hele EU, forventes endvidere at lette politiets kontrol med gyldigheden af kørekort.

Den foreslåede ændring af den tidsmæssige begrænsning af kørekortet fra 5 til 10 år for gruppe 1-førere med diabetes vil indebære en reduktion i antallet af ansøgninger om fornyelse af kørekort for diabetikere.

Det bemærkes, at statsfinansielle udgifter som følge af EU-retsakter afholdes inden for de berørte ministeriers eksisterende bevillingsramme, jf. budgetvejledningens bestemmelser herom.

Det skal i øvrigt generelt bemærkes, at kørekortområdet i udgangspunktet er gebyrfinansieret, hvorfor ovenstående



statsfinansielle konsekvenser i form af administrative omkostninger eller gevinster, herunder omkostninger til etablering af IT-systemer mv., kan få betydning for kørekortgebyrenes størrelse og dermed blive "væltet over på" forbrugerne.

### Samfundsøkonomiske konsekvenser

Direktivet vurderes overordnet set at medvirke til en nedbringelse af antallet af dræbte og tilskadedkomne i trafikken med deraf følgende positive samfundsøkonomiske konsekvenser.

Den foreslåede mulighed for at udstede kørekort til kategori C til 17-årige bilister betinget af ledsaget kørsel kan have positiv samfundsøkonomisk effekt, i det omfang det imødekommer chaufførmanglen i vejtransportbranchen. Den forventede effekt bør dog holdes op mod den forøgede trafiksikkerhedsrisiko, der følger af at lade 17-årige føre et tungt køretøj i kategori C, hvor aldersgrænsen i øvrigt er 21 år.

Den foreslåede ændring af den tidsmæssige begrænsning af kørekortet fra 5 til 10 år for gruppe 1-førere med diabetes vil indebære en økonomisk og administrativ lettelse for diabetespatienter.

Forslaget om ændring af reglerne for anvendelse af kode 78 vurderes at have en positiv miljø- og klimamæssig effekt, idet det forventes, at køreskolerne i højere grad vil anskaffe køretøjer med alternative drivmidler til brug for deres undervisning.

Direktivets forslag om forkortelse af kørekortets gyldighedstid til fem år for personer over 70 år indebærer administrative og økonomiske konsekvenser for ældre borgere, herunder som følge af en forventet kraftig stigning i antal helbredstjek blandt ældre bilister.

Det er ikke på foreliggende grundlag muligt at præsentere et skøn over de samfundsøkonomiske konsekvenser.

### Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Forslaget om at fjerne kravet om erhvervelse af kørekort til kategori C og D før der kan erhverves kørekort til CE og DE, vil kunne udgøre en besparelse for erhvervschauffører ved erhvervelse af kørekort til de tunge køretøjer inkl. påhængsvogne (CE og DE), idet forslaget giver mulighed for fremover kun at gennemføre én køreuddannelse og bestå én køreprøve mod i dag to uddannelser



og prøver. Som udgangspunkt vil ændringen således indebære, at der kun skal betales gebyr for afvikling af én køreprøve. Det foreliggende forslag betyder dog ikke, at erhvervelse af kørekort til kategori CE samtidig giver kørekort til kategori C, hvorfor det kan være tvivlsomt, i hvilken udstrækning erhvervet vil gøre brug af ordningen. Omfanget af yderligere besparelserne vil også afhænge af den nærmere tilrettelæggelse af en ny køreuddannelse til kategori CE og DE.

For landets køreskoler vurderes forslaget at medføre konsekvenser i form af omstillingsomkostninger til opdatering af undervisningsmateriale som følge af ændringer i indholdet af køreprøven.

For så vidt angår problematikken om chaufførmangel for indehavere af kørekort til kategori C, vurderes ledsaget kørsel for 17-årige ikke at medføre mærkbare gevinster. Det skyldes, at den ledsagende chauffør selv skal opfylde de EU-bestemte krav om kvalifikationsbevis og efteruddannelse, som gør sig gældende for erhvervsmæssig kørsel. Den ledsagende chauffør vil derfor alt andet lige være en aktiv erhvervschauffør, som også skal aflønnes.

Det er ikke på foreliggende grundlag muligt at præsentere et skøn over de erhvervsmæssige konsekvenser.

### ***Øvrige konsekvenser og beskyttelsesniveauet***

Overgangen fra fysisk til mobilt kørekort kan have positiv indvirkning på miljøet, idet forbruget af plastik (polycarbonat) til produktion af fysiske kørekort må forventes at blive reduceret.

Forenkling og lempelse af reglerne for kørsel med køretøjer, der anvender alternative brændstoffer, forventes at understøtte den grønne omstilling og overgangen til køretøjer, der anvender alternative brændstoffer.

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

## **8. Høring**

Forslaget er sendt i høring i EU-specialudvalget for Transport den 9. marts 2023 med frist for bemærkninger den 20. marts 2023.

Transportministeriet har modtaget høringssvar fra Dansk PersonTransport, De Danske Bilimportører, Dansk Industri



Transport, ITD, Dansk Erhverv og AutoCamperRådet i Danmark. Der henvises til Grund- og nærhedsnotatet af 21. juni 2023, hvor høringsvarene indgår.

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

Det vurderes, at der blandt de øvrige medlemsstater generelt er opbakning til forslaget, men at mange medlemsstater ser behov for justeringer. Særligt ses der at være bred enighed mellem medlemsstaterne om, at tidsplanen for implementering af mobilkørekort er for ambitiøs, mens der er delte meninger i forhold til kontrol af helbreds krav.

Det spanske formandskab forventer at kunne nå en generel indstilling på sagen på rådsmødet for Transport, Telekommunikation og Energi (TTE-rådet) den 4. december 2023.

## **10. Regeringens generelle holdning**

Regeringen hilser overordnet set direktivforslaget velkomment og ser meget positivt på Kommissionens formål og hensigt med et nyt kørekortdirektiv. Regeringen bifalder initiativer som indførelse af mobilkørekort til gensidig anerkendelse på tværs af medlemslandene og ser positivt på initiativer som ledsaget øvelseskørsel samt initiativer på kørekortområdet, der skal medvirke til at støtte den grønne omstilling og bidrage til at modernisere helbreds kravene og mindske den økonomiske og administrative byrde for kørekortindehavere.

Regeringen finder, at der kan rejses tvivl om, hvorvidt det er nødvendigt at regulere en prøveperiode for nye førere på EU-niveau, og dermed hvorvidt forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet. Det er regeringens opfattelse, at fastsættelse af almindelige færdselsregler af adfærdsmæssig karakter bør fastlægges nationalt, da der er væsentlige hensyn at tage til nationale forskelle ift. infrastruktur, trafikadfærd og kulturelle forhold.

Regeringen er skeptisk over for direktivets forslag om at indføre en forkortet gyldighedstid for kørekort til personer over 70 år, hvorved den aldersbetingede gyldighedstid, som Folketinget fjernede med ændring af færdselsloven i 2017, genindføres delvist. Det vurderes ikke, at der til grund for forslaget er fremlagt validt empirisk belæg for, at det har en signifikant effekt for





færdselssikkerheden at forkorte gyldighedstiden for kørekort baseret på alder alene.

Regeringen forholder sig i forlængelse af ovenstående skeptisk til direktivets foreslåede krav om, at der skal knyttes særlige foranstaltninger til fornyelsesprocessen for borgere over 70 år, som skal sikre, at denne gruppe lever op til de helbredsmæssige krav til kørekort, da der er begrænset evidens for fordele herved i dansk kontekst.

Regeringen hilser forslaget om en udvidelse af varighedsbegrænsningen for ansøgere til gruppe 1-køretøjer med diabetes til 10 år i stedet for 5 år velkomment og ser i den forbindelse gerne, at forslaget bliver endnu mere ambitiøst.

Regeringen er generelt positivt indstillet over for forslag om indførelse af rammerne for gensidig anerkendelse af digitalt kørekort, men finder direktivets tidsramme for medlemsstaternes etablering af et mobilkørekort indenfor 4 år fra vedtagelse for optimistisk. Regeringen vil særligt have fokus på dels de økonomiske og administrative byrder forbundet med indførslen af mobilkørekort, dels overensstemmelsen med revisionen af eIDAS-forordningen og ISO standarden 18013-5. Hertil er regeringen skeptisk overfor at kontrolpersonale skal have direkte adgang til andre medlemsstaters nationale registre til brug for kontrol med førerret, da det vurderes komplekst og udgiftsdrivende at indføre, samt at det digitale kørekortbevis i sig selv bør indeholde tilstrækkelig information.

Regeringen finder, at direktivets tidsramme for, hvornår medlemsstaterne skal erstatte udstedelsen af fysiske kørekort med mobilkørekort for optimistisk og bør udskydes. Regeringen finder det endvidere problematisk, hvis direktivet skal regulere selve ansøgningsproceduren for det digitale kørekort i medlemslandene, da dette vurderes at være et primært nationalt anliggende.

Regeringen er positiv i forhold til forslaget om at øge vægtgrænsen for kategori B-køretøjer.

Regeringen er betænkelig ved forslaget om at indføre ledsaget kørsel for 17-årige, der erhverver kørekort til lastbil, idet der er tale om meget tunge køretøjer, som kan forårsage større skader end almindelige personbiler. Regeringen mener dertil, at der bør kunne stilles større krav til ledsagerens kvalifikationer, der sikrer ledsageren de bedste forudsætninger for forudseenhed, konsekvensberegning og indgriben.



Kommissionens ønske om brug af delegerede retsakter med henblik på at vedligeholde direktivet og holde det opdateret kan i udgangspunktet støttes. Regeringen er dog skeptisk over for, at der delegeres beføjelser til Kommissionen til at fastsætte tekniske krav til mobilkørekort, krav til køreprøver og helbredskrav i delegerede retsakter.

Forslaget forventes samlet set at medføre betydelige statsfinansielle konsekvenser. Regeringen finder det centralt at afklare, hvilke tekniske specifikationer mobilkørekort omfattes af og sammenhængen med den europæiske digitale identitetstegnebog samt de omkostninger, der er forbundet hermed. Regeringen vil i den forbindelse have fokus på, at de statsfinansielle og erhvervsøkonomiske konsekvenser er proportionelle i forhold til fordelene.

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

Sagen har senest været forelagt Folketingets Europaudvalg den 3. november 2023 til forhandlingsoplæg. Sagen har været til orientering den 26. maj 2023, og et Grund- og nærhedsnotat er oversendt den 10. maj 2023.



## **7. Europa-Kommissionens forslag til Europa-Parlamentet og Rådets Direktiv om ændring af Rådets Direktiv 96/53/EF om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægte i international trafik for visse vej køretøjer i brug i Fællesskabet**

Revideret notat. Ændringer er markeret med streg i marginen.

KOM (2023) 445

### **1. Resumé**

*Europa-Kommissionen (herefter Kommissionen) har den 11. juli 2023 fremsat forslag til ændring af Rådets Direktiv 96/53/EF om største tilladte vægte og dimensioner i national og international trafik.*

*Den danske sprogversion er oversendt den 12. september 2023.*

*Forslaget omfatter nye krav til vægte og dimensioner for tunge køretøjer, der kører på tværs af EU-landene. Det primære formål med revisionen er at optimere godstransporten på det indre marked, at fremme tunge nulemissionskøretøjer med henblik på at reducere CO<sub>2</sub>-udledning samt understøtte brug af intermodale enheder (standardiserede fragtenheder, som anvendes på flere forskellige transportformer, fx lastbil og tog). Endelig har forslaget til formål at sikre en mere ensartet og effektiv håndhævelse af vægt- og dimensionskrav blandt medlemslandene.*

*Forslaget forventes at have lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser.*

*Regeringen er overordnet positiv over for forslaget. Regeringen finder, at en revision af reglerne om største tilladte vægte og dimensioner for tunge køretøjer er samfundsgavnlig. Større og tungere lastbiler kan køre med mere gods, som alt andet lige kan betyde, at den samme mængde gods kan transporteres på færre lastbiler. Det kan stimulere det indre marked for godstransport til gavn for dansk erhvervsliv, ligesom det – med bl.a. ambitionen om at fremme nulemissionskøretøjer – kan reducere CO<sub>2</sub>-udledningen fra vejtransporten og bidrage til at fremme den grønne omstilling. Mere gods på lastbilerne og færre lastbiler kan*



*desuden bidrage til afhjælpe problemet med chaufførmangel. Regeringen bakker også op om ambitionen om at styrke og ensarte håndhævelsen på tværs af medlemsstaterne, så der slås ned på de aktører i branchen, som ikke overholder reglerne.*

*Regeringen så dog gerne, at revisionens ambitionsniveau blev hævet i forhold til den grønne omstilling, f.eks. ved at tillade højere vægtgrænser for nulemissionslastbiler.*

*Folketingets Europaudvalg har givet regeringen forhandlingsmandat d. 3. november 2023.*

*Sagen er på dagsordenen for rådsmødet (transport) den 4. december 2023 med henblik på generel indstilling.*

## **2. Baggrund**

Kommissionen har ved KOM (2023) 445 den 11. juli 2023 fremsat forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af Rådets Direktiv 96/53/EF (*herefter vægt- og dimensionsdirektivet*), der beskriver de maksimale tilladte vægte og dimensioner for udvalgte vejgående køretøjer.

Den danske sprogversion for forslaget om revision af vægt- og dimensionsdirektivet blev oversendt den 12. september 2023.

Vejtransportsektoren er afgørende for at lette handel og mobilitet, forbinde virksomheder og kunder i hele EU og fremme økonomisk vækst og beskæftigelse. Vægt- og dimensionsdirektivet blev oprindeligt udformet med henblik på at sikre fri bevægelighed for varer og fair konkurrence i det indre marked, forbedre trafikikkerheden og forebygge skader på vejinfrastrukturen. I de seneste ændringer af direktivet, som blev vedtaget i 2015 og 2019, blev der sat et nyt fokus på miljøaspekterne i transportsektoren med det formål at reducere energiforbruget og drivhusgasemissionerne. Dog har en evaluering i 2022 af det nuværende direktiv vist, at det ikke er tilstrækkeligt med hensyn til at sikre lige konkurrencevilkår og understøtte redueringen af CO<sub>2</sub>-udledningen.

Netop reducere af CO<sub>2</sub>-udledningen er centralt i det nye direktiv. Som baggrund for forslaget, oplyser Kommissionen, at vejtransport spiller en central rolle i godstransportsystemet med mere end 3/4 af de varer (77,4 pct.), der transporteres i EU over land. Det er imidlertid en kilde til adskillige socioøkonomiske og miljømæssige virkninger, herunder drivhusgasemissioner, luft- og støjforurening,



trængsel, risici for trafiksikkerheden og slid på vejinfrastrukturen. Tunge køretøjer såsom lastbiler og busser tegner sig for 28 pct. af drivhusgasemissionerne i vejtransport (6 pct. af EU's samlede emissioner) og er en væsentlig kilde til nitrogenoxidemissioner (34 pct. af vejtransportens nitrogenoxidemissioner i 2020). De er også en kilde til andre luftforurenende stoffer såsom partikulært materiale.

Med udgangspunkt i disse udfordringer har Kommissionen foretaget en konsekvensanalyse i 2023, som viste, at der med tre politiske løsningsmodeller er store besparelser at hente i forbindelse med revisionen af vægt- og dimensionsdirektivet. De tre politiske løsningsmodeller tager alle fat på de identificerede problemer og årsagerne bag, og de bidrager hver især til at nå specifikke og vigtige mål, men med forskellige niveauer af effektivitet og virkning. Kommissionens foretrukne løsningsmodel er model B, da den vurderes at være mest effektiv og virkningsfuld. Forslaget er desuden en del af Kommissionens samlede fragtstrategi, som har til formål at gøre transport af fragt mere grønt i EU.

### **3. Formål og Indhold**

Kommissionens forslag har overordnet til formål, at:

1. Fremme udbredelse af tunge nulemissionskøretøjer,
2. Afhjælpe fragmentering af markedet for længere og tungere køretøjer og
3. Sikre effektiv og konsekvent håndhævelse.

Forslaget søger med andre ord at fjerne hindringer og skabe stærkere incitament for udbredelsen af nulemissionsteknologier og energibesparende udstyr i sektoren for tunge køretøjer. Dertil skal forslaget yderligere lette kombineret transport, tydeliggøre reglerne for anvendelse af længere og/eller tungere køretøjer i grænseoverskridende transport og gøre håndhævelsen effektiv og virkningsfuld.

#### **Økonomiske og klimamæssige konsekvenser**

Kommissionen oplyser, at forslaget forventes at generere op til 597,49 mia. DKK (80,2 mia. EUR) i besparelser på tværs af hele EU. Derudover anslås det, at der med forslagets ændringer vil være en akkumuleret reduktion i CO<sub>2</sub>-udledningen på 27,8 millioner ton i 2025-2030, svarende til 1,2 pct. af CO<sub>2</sub>-udledningen fra den samlede godstransport i Europa, dvs. inkl. den fra skib, fly og tog.

#### **Nye grænseværdier for vægte og dimensioner**



I forslaget bilag 1 foreslås nye grænseværdier for henholdsvis vægte og dimensioner for tunge køretøjer. Der er foretaget ændringer i værdierne inden for både maksimale vægte, maksimale højder samt akseltryk.

Af centrale ændringer i revisionen er forhøjelsen af den maksimale vægtgrænse for nulemissionskøretøjer fra 42 ton til 44 ton uanset vægten for nulemissionsteknologien (artikel 10 b). Med andre ord kan den vægtforøgelse give branchen mulighed for at få mere og mere gods med per køretøj, efterhånden som nulemissionsteknologien bliver gjort lettere og mindre. Endvidere giver forslaget mulighed for øget totalvægt for 5-akslede lastbiler med +8 tons, hvilket giver mulighed for en totalvægt på max 40 tons.

### **Grænseoverskridende transport**

Af forslaget følger endvidere, at det - for at skabe juridisk klarhed om brugen af køretøjer, der overstiger den vægt og de dimensioner, der er fastsat i direktivet – præciseres i et nyt stk. 1, litra c), at der i tilfælde, hvor medlemsstaterne gør brug af nationale undtagelser, ikke i udgangspunktet gives ret til grænseoverskridende transport med tungere og/eller længere køretøjer mellem nabolande, som accepterer samme fravigelser.

### **Intermodal transport**

Forslaget fremmer yderligere intermodal transport, herunder også med nulemissionskøretøjer, ved at klassificere lastbiler, sættevogne og påhængsvogne som intermodale lasteenheder på samme måde som containere. Intermodale vogntog har i dag muligheden for at transportere 2 tons mere end vogntog, der ikke indgår i en intermodal sammenhæng. Med forslaget kan disse vogntog nu også drage fordel af den samme ekstra vægt på op til 4 ton ved anvendelsen af nulemissionskøretøjer, der transporterer containere eller veksellad (Bilag 1, punkt 2.2).

Det følger endvidere af forslaget, at bestemmelserne i vægt- og dimensionsdirektivet skal supplere Rådets direktiv 92/106/EØF om indførelse af fælles for visse former for kombineret godstransport mellem medlemsstaterne for så vidt angår fremme og støtte af væksten i intermodal transport. Definitionen af intermodal transport i vægt- og dimensionsdirektivet tilpasses således terminologien i direktivet om kombineret transport for at gøre det muligt for lastbiler, påhængsvogne og sættevogne, der anvendes i intermodal transport, at drage fordel af de samme ekstra vægttillæg som for vejkøretøjer, der transporterer containere eller veksellad, og som anvendes i intermodal containertransport. Et sådant vægtincitament ventes at tilskynde



vejtransportvirksomhederne til også at deltage i intermodal transport uden container.

### **”One-stop-shop” – Adgang til nationale regler om særtransport og nemmere adgang til ansøgning om særtransporttilladelser**

Revisionen indeholder også bestemmelser om større harmonisering af administrative krav i forbindelse med udstedelse af tilladelser til transport af udelelig last med køretøjer, der overskrider de pågældende vægt- og dimensionsgrænser på det område (særtransport). Herunder etableringen af en slags ”one-stop-shop” med oplysninger om nationale bestemmelser og adgang til anvendelse af standartansøgningsskema (artikel 4 a, stk. 1).

### **Håndhævelsestiltag**

I forslaget er der lagt op til nye krav om konkrete håndhævelsestiltag i form af øget kontrol og overvågning. Der foreslås foranstaltninger, der gør håndhævelsen mere målrettet og effektiv ved anvendelse af vejningsmekanismer, som for eksempel WIM (Weigh In Motion). På den måde kan medlemsstaterne forbedre deres overblik over de tunge køretøjer, der overskrider de maksimale grænseværdier angivet i vægt- og dimensionsdirektivet.

### **Anvendelse af modulvogntog**

I henhold til forslaget kan medlemsstaterne tillade anvendelse af modulvogntog på deres område i national og international trafik under forudsætning af information til medlemslandene herom, se straks nedenfor. Et medlemsland må således ikke i international transport afvise et modulvogntog fra en anden medlemsstat, forudsat at disse ikke overstiger de største vægt- og dimensionsgrænser, der er fastsat for europæiske modulsystemer i den nationale transport. Det vil betyde, at grænseoverskridende transport med modulvogntog ikke længere forudsætter bilaterale aftaler, men vil følge direkte af direktivet.

I forslaget pålægges medlemsstaterne at arbejde på et nationalt informations- og kommunikationssystem oprettet af hver medlemsstat med fokus på at hjælpe vejoperatørerne på tværs af EU med den nødvendige information på de europæiske modulsystemer. Desuden udvides mulighederne for, at medlemsstaterne kan oprette forsøgsordninger med henblik på at teste nye teknologier, herunder europæiske modulsystemer med en maksimal forsøgsperiode på fem år.

Af Transportministeriets nedenstående oversigt fremgår de væsentligste elementer i direktivforslaget vedr. bl.a. øgede vægt,



længde og højde for de forskellige typer tunge køretøjer sammenholdt med det gældende direktiv.

Når forslaget er implementeret, skal de faktiske virkninger overvåges og sammenlignes med målene og de forventede virkninger som først præsenteret af Kommissionen. Det reviderede direktiv vil løbende blive evalueret hvert andet år af Kommissionen, med input fra medlemsstaterne.



**Oversigt over væsentlige tiltag i Kommissionens forslag til revision kan findes i nedenstående skema**

	<b>Kommissionens forslag (nyt direktiv)</b>	<b>Gældende direktiv</b>
<b>1. Øget vogntogslængde for nulemissionskøretøjer</b>	Mulighed for op til 90 cm ekstra længde for køretøjer og vogntog drevet af nulemissionsteknologi	Nyt forslag, som ikke findes i det gældende direktiv
<b>2. Øget vægt for lav- og nulemissionslastbiler og busser</b>	Mulighed for op til 2 tons for lavemissionskøretøjer og -vogntog og op til 4 tons for nulemissionskøretøjer og -vogntog	Gældende direktiv giver mulighed for op til 1 respektive 2 ton ekstra vægt
<b>3. Øget drivakseltryk for nulemissionslastbiler og busser</b>	Største drivakseltryk hæves fra 11,5 ton til 12,5 ton for nulemissionskøretøjer	Gældende direktiv begrænser drivakseltryk til 11,5 tons
<b>4. Øget totalvægt for 5-akslede lastbiler</b>	Mulighed for + 8 tons (total 40 tons) for 5-akslede lastbiler	32 ton for lastbiler med 4 eller flere aksler.
<b>5. Højere totalvægte</b>	Frem til 31.12.2034 gives medlemsstaterne mulighed for at hæve den tilladte vægtgrænse til 44 ton (46 ton for intermodale transporter) i internationale transporter fsva. køretøjer, der kører på fossile brændstoffer	Nyt forslag, som ikke findes i det gældende direktiv
<b>6. Modulvogntog</b>	Adgangen til anvendelse af modulvogntog (EMS) præciseres – både nationalt og grænseoverskridende, herunder særligt adgangen til grænseoverskridende transport	Det er ikke entydigt, hvorvidt modulvogntog (EMS) kan anvendes grænseoverskridende, særligt ikke uden at der indgæet en bilateral aftale
<b>7. Intermodal transport</b>	Der tilføjes en række lempelser og præciseringer med henblik på at fremme intermodal transport. Herunder mulighed for anvendelse af andre transporttyper end containere til intermodal transport	Definitionen af intermodal transport og en række henvisninger vanskeliggør i visse tilfælde intermodal transport.
<b>8. Øget højde for intermodal transport</b>	For køretøjer eller vogntog, som i intermodal transport transporterer en eller flere containere med en standard udvendig højde på 9'6" (high cube-container), øges største højde til 4,3 m (+ 30 cm)	Håndteres pt. nationalt med konkrete tilladelser som særtransporter for at sikre en rute, hvor højden er mulig
<b>9. Lettere ansøgningsprocesser og elektroniske fragtdokumenter</b>	Krav om nationale informationssystemer til at lette ansøgningsprocedurer om anvendelse af EMS. Krav om højere grad af elektroniske fragtdokumenter ifm. intermodale transporter	Nye forslag, som ikke findes i det gældende direktiv



<b>10. Øget vogntogslængde for autotransportere</b>	Der indføres øget vogntogslængde for autotransporter-vogntog i grænseoverskridende transport (+ 2 meter)	Nyt forslag, som ikke findes i det gældende direktiv.
---	--	---

#### 4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet er i henhold til den almindelige lovgivningsprocedure (TEUF art. 294) medlovgiver.

Der foreligger endnu ikke en udtalelse fra Europa-Parlamentet.

#### 5. Nærhedsprincippet

Kommissionen lægger vægt på, at formålet med revisionen af direktivet er at fjerne udfordringer og øge incentiverne for brugen af nul-emissionsteknologi og energibesparende opbygninger inden for sektoren for tunge køretøjer. Derudover lægger Kommissionen vægt på, at ændringerne også har til formål at tydeliggøre reglerne for tværgående godstransport mellem medlemsstaterne, da der på nuværende tidspunkt findes en lang række divergerende, og enkelte uklare, nationale regelsæt på tværs af medlemsstaterne, hvilket er vanskeligt at håndhæve. Resultatet af disse mangler betyder samlet set en større begrænsning af varernes frie bevægelighed og en generel harmonisering af godstransporten i EU. Derfor vurderer Kommissionen, at nærhedsprincippet er overholdt.

Forslaget relaterer sig ikke til danske regler om vægt og dimensioner for større køretøjer, men om merværdien ved at fastsætte fælles EU-standarder for tunge køretøjers vægt og dimensioner i grænseoverskridende transport. En koordineret EU-indsats vil kunne formindske risikoen for markedsfragmentering, konkurrenceforvridning og diskriminerende praksis, hvilket medlemsstaterne hver for sig nationalt kan have vanskeligt ved at håndtere.

Regeringen er på denne baggrund enig i, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

#### 6. Gældende dansk ret

I Danmark findes der regler for køretøjers vægte og dimensioner i flere bekendtgørelser, som er udstedt i medfør af færdselsloven. Det drejer sig i det væsentlige om:



*Bekendtgørelse nr. 1050 af 17. oktober 2019 om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr.* Denne regulerer de tekniske krav til køretøjerne.

*Bekendtgørelse nr. 1497 af 1. december 2016 om køretøjers største bredde, længde, vægt og akseltryk.* Denne regulerer køretøjers vægte og dimensioner. I bekendtgørelsen indgår kun typegodkendte køretøjer, både EU-typegodkendte og nationalt individuelt godkendte køretøjer.

*Bekendtgørelse nr. 635 af 31. maj 2023 om særtransport.* Denne regulerer særtransport af udeleligt gods, som nødvendiggør overskridelse af en eller flere af bestemmelserne i bekendtgørelse om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk.

*Bekendtgørelse nr. 1076 af 7. november 2008 om køretøjer i forsøg med modulvogntog.* Denne regulerer modulvogntog, hvor de enkelte køretøjer opfylder gældende bestemmelser om længde, men hvor den samlede vogntogslængde overskrider 18,75 m.

## **7. Konsekvenser**

### ***Lovgivningsmæssige konsekvenser***

Forslaget om revision af vægt- og dimensionsdirektivet vil have direkte indvirkning på dansk ret, idet de ændrede vægte og dimensioner i direktivet vil medføre, at der skal ændres i flere forskellige danske regelsæt.

Derudover vil forslaget om revision af vægt- og dimensionsdirektivet have direkte indvirkning på dansk ret for så vidt angår direktivets krav om kontrol og overvågning af godstransporten. I forlængelse heraf vil der blive et behov for at udarbejde straffebestemmelser om blandt andet bøderammen for overtrædelse af de maksimale vægte og dimensioner.

Slutteligt vil revisionen af vægt- og dimensionsdirektivet have indvirkning på dansk ret, hvis man ønsker en national forsøgsordning i en begrænset periode, som inkorporerer nye teknologier eller nye koncepter. Her ville der skulle skabes hjemmel i færdselsloven, men også laves en ny specifik bekendtgørelse for den pågældende forsøgsordning.

Med forslaget skal der foretages ændringer i følgende regelsæt:



- *Færdselsloven jf. lovbekendtgørelse nr. 168 af 14. februar 2023.*
- *Bekendtgørelse nr. 1050 af 17. oktober 2019 om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr*
- *Bekendtgørelse nr. 1497 af 1. december 2016 om køretøjers største bredde, længde, vægt og akseltryk*
- *Bekendtgørelse nr. 635 af 31. maj 2023 om særtransport*
- *Bekendtgørelse nr. 1076 af 7. november 2008 om køretøjer i forsøg med modulvogntog*

Omfanget af ændringerne i gældende dansk ret skal undersøges nærmere.

## **Økonomiske konsekvenser**

### Statsfinansielle konsekvenser

Forslaget skønnes at have negative statsfinansielle konsekvenser for Danmark, herunder administrative.

De statsfinansielle konsekvenser i relation til vejslid m.v. ved kørsel med større og tungere køretøjer i henhold til forslaget, afventer en nærmere undersøgelse af Vejdirektoratet inden endelig stillingtagen. Det vurderes foreløbigt, at der vil være tale om betydelige konsekvenser. Særligt vurderes det, at forhøjelse af drivakseltrykket med 1 ton vil medføre betydelige konsekvenser for vejsliddet på såvel det statslige som kommunale vejnet. Yderligere vil generelt højere og tungere køretøjer i intermodal transport udgøre en stor udfordring for infrastrukturen, som enten skal løses ved omfattende ombygninger eller skiltning og etablering af omkørselsruter.

Herudover skønnes forslaget at få statsfinansielle konsekvenser i forbindelse med overvågning af tunge køretøjer. Det skal undersøges, hvilke systemer, såsom weigh-in-motion-systemer (WIM), der er aktive i den danske vognpark, og som er omfattet af direktivet. Kontrollen og udgifter hertil er afhængige af kravene til intensiteten af overvågningen. Der vil således være implementeringsomkostninger samt administrative omkostninger for de udvalgte myndigheder, der skal varetage denne kontrol og overvågning. Regeringen vurderer på det foreliggende grundlag, herunder forhandlingssituationen, at de statsfinansielle konsekvenser er acceptable, om end regeringen følger udviklingen tæt.



Forslaget vil kunne medføre et mindre provenu fra energiafgifter og køretøjsrelaterede afgifter.

Det bemærkes, at afledte nationale udgifter som følge af EU-retsakter afholdes inden for de berørte ministeriers eksisterende bevillingsramme, jf. Budgetvejledningens bestemmelser herom.

De statsfinansielle konsekvenser vil blive analyseret nærmere.

### Samfundsøkonomiske konsekvenser

Det er på nuværende tidspunkt ikke muligt at vurdere de samlede samfundsøkonomiske konsekvenser. Det skønnes umiddelbart, at forslaget vil medføre positive erhvervsøkonomiske konsekvenser samt have en positiv effekt i form af CO<sub>2</sub>-reduktioner. Modsat vil forslaget medføre statsfinansielle omkostninger.

Det antages, at der med forslaget må forventes at være positive konsekvenser i forhold til blandt andet udfordringerne med chaufførmangel på tværs af medlemsstaterne. Dette skyldes den generelle stigning i mængden af gods, der kan medbringes ved samme antal lastbiler. Dette vil endvidere alt andet lige sænke omkostninger ved transport til gavn for virksomheder og forbrugere.

Effektiviseringerne ved forslaget forventes at medføre færre lastbiler på vejene og dermed en bedre trafikafvikling med de positive effekter for samfundsøkonomien, som det indebærer.

Derudover forventer Kommissionen, at forslaget vil medføre en akkumuleret reduktion i CO<sub>2</sub>-udledningen på 27,8 millioner ton i EU i 2025-2030, svarende til 1,2 pct. af CO<sub>2</sub>-udledningen fra den samlede godstransport i Europa.

### Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Forslaget skønnes generelt at medføre positive erhvervsøkonomiske konsekvenser for de danske virksomheder. Med øget tilladt totalvægt samt større dimensioner og forenklet adgang til anvendelse af modulvogntog i grænseoverskridende transport, skønnes erhvervslivet blandt andet at opleve forbedrede omsætningsmuligheder, idet den enkelte lastbil under visse forhold kan transportere mere gods.

Det vurderes at 'One-Stop-Shop' vil medføre administrative besparelser for nogle danske transportvirksomheder, særligt når



det omhandler særtransport på tværs af grænser indenfor EU. De administrative besparelser findes i lettere administration i forbindelse med ansøgninger af tilladelser til særtransport, hvor de nationale vægt- og/eller dimensioner overskrides. Derudover er der administrative besparelser ved enklere adgang til information om forpligtigelser i forbindelse med særtransport.

For så vidt angår forslaget om ikke i udgangspunktet at give ret til grænseoverskridende transport med tungere og/eller længere køretøjer mellem nabolande, som accepterer samme nationale fravigelser vil det, såfremt forslaget vedtages, kunne få negative konsekvenser for erhvervslivet. Dette gælder særligt for virksomheder, der opererer grænseoverskridende i Norden, hvor der er mangeårig tradition for at acceptere grænseoverskridende transport med køretøjer, der overholder nationale undtagelser i de respektive lande.

Derudover er der med forslaget sat en række nye krav i forhold til de administrative processer, herunder en generel harmonisering og forenkling af ansøgningsprocesserne relateret til transport af udelelig last (særtransport), bl.a. gennem anvendelse af en standardiseret digital ansøgning og nem adgang til oplysninger om nationale regelsæt. Tiltag som skal lette administrative byrder, handel og mobilitet i Vejtransportsektoren, til gavn for erhvervslivet.

De erhvervsøkonomiske konsekvenser ved forslaget afhænger af, hvordan forslaget vil blive implementeret i de enkelte medlemsstater, da det særligt er ved transport på tværs af grænser i EU, at de administrative besparelser findes.

Der tegner sig dog et billede af, at forslaget skaber grundlag for væsentlige administrative besparelser for danske virksomheder.

### ***Øvrige konsekvenser og beskyttelsesniveauet***

Forslaget om ændring af Rådets Direktiv 96/53/EF vil få positive konsekvenser for beskyttelsesniveauet i Danmark.

De europæiske modulsystemer er blandt andet med til at sikre, at der med forslaget opnås forbedret trafiksikkerhed og beskyttelse af infrastrukturen, grundet at disse køretøjer alene anvendes på 'egnede' dele af vejnettet. Derudover har Kommissionens krav om effektiv og konsekvent håndhævelse af reglerne samt etablering af overvågningssystemer direkte positiv indvirkning på de nuværende risici for trafiksikkerheden, i forhold til begrænsning af de



køretøjer, der ulovligt overskrider de gældende maksimale vægte og dimensioner i dag.

## **8. Høring**

Kommissionens forslag blev sendt i høring i EU-specialudvalget for transport den 19. juli 2023. Frist for fremsendelse af høringssvar var den 6. september 2023. Da den danske sprogversion blev modtaget, blev der sendt en supplerende høring den 12. september med frist den 19. september.

Transportministeriet modtog i den forbindelse høringssvar fra Rådet for Grøn Omstilling, DTL Danske Vognmænd, DI Transport, Dansk Erhverv og De Danske Bilimportører. Der henvises til Grund- og nærhedsnotatet af 10. oktober 2023, hvor høringssvarene indgår.

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

Medlemsstaterne har generelt taget positivt imod forslaget. En række medlemsstater har dog haft fokus på konkurrencesituation i relation til jernbanegodstransport. Derudover har flere medlemsstater udfordringer med infrastrukturen og risikoen for øget vejslid, fra eksempelvis øget drivakseltryk.

I kontekst heraf har nogle lande har ønsket at fastholde det aktuelle tilladte drivakseltryk og i stedet øge totalvægten ved anvendelse af køretøjer og vogntog med flere aksler, som er mere skånsomme for infrastrukturen.

Endvidere har nogle lande fremført ønske om fortsat at kunne håndtere transport af høje intermodale transporter såsom high-cube-containerer fx via tilladelser, så kørslen foregår på en på forhånd godkendt rute.

De nordiske lande vil arbejde for at fastholde muligheden for at tillade grænseoverskridende godstransport med andre køretøjer og vogntog end modulvogntog (EMS), der går ud over grænserne i direktivets bilag.

## **10. Regeringens generelle holdning**

Regeringen forholder sig positivt til forslagets vision om at forbedre godstransporten på det indre marked, herunder at gøre godstransporten grønnere. Regeringen er således positivt indstillet



over for initiativer, der kan styrke det indre markeds funktionsmåde, da det indre marked har en afgørende betydning for vækst og velfærd i EU.

Det er fortsat den danske position, at større køretøjer

- giver mere fleksibilitet til at afvikle godstransport for branchen
- reducerer CO<sub>2</sub>-udledninger
- afhjælper problemer med chaufførmangel

Regeringen så dog gerne, revisionens ambitionsniveau i forhold til den grønne omstilling blev hævet fx ved at tillade højere vægtgrænser for nulemissionslastbiler.

I forhold til forslaget om ikke i udgangspunktet at give ret til grænseoverskridende transport med tungere og/eller længere køretøjer mellem nabolande, som accepterer samme fravigelser, finder regeringen det centralt at fastholde den gældende retstilstand, hvorefter transport over de nordiske grænser, der går ud over direktivets bestemmelser, forbliver mulige efter revisionen. En begrænsning af den nuværende ordning vil kræve markant flere køretøjer for at løse transportopgaverne. Dertil vil det øge CO<sub>2</sub>-udledningen, være kontraproduktivt i forhold til at afhjælpe chaufførmangel og medføre væsentligt øgede omkostninger for transporterhvervet.

Regeringen noterer sig, at direktivet ikke umiddelbart vurderes at kollidere med de grænser i det regelsæt vedrørende vægte og dimensioner, som gælder for nationale transporter, herunder de ”11 tiltag” der er implementeret i forbindelse med indførelse af vejafgiften pr. 1. januar 2025, for så vidt angår den nationale transport.

Regeringen bakker endvidere op om Kommissionens målsætning om at styrke kontrollen og håndhævelsen af vægt- og dimensionsreglerne, herunder også de kontrol- og håndhævelsestiltag, som foreslås.

Regeringen finder, at Kommissionens beføjelser efter forslaget er velbegrundede og proportionelle.

Endelig noterer regeringen sig, at de tre hovedelementer, som Danmark har fokuseret på, er medtaget i forslaget. Disse hovedelementer er

- 1) bedre mulighed for grænseoverskridende kørsel med modulvogntog i EU,





- 2) længere køretøjer og vogntog drevet af nulemission eller alternative brændstoffer samt
- 3) øget vægt for fem-akslede køretøjer.

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

Sagen har senest været forelagt Folketingets Europaudvalg den 3. november 2023 til forhandlingsoplæg. Grund- og nærhedsnotat er oversendt den 10. oktober 2023.



## **8. Europa-Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 for så vidt angår minimumskravene for minimumspauser og daglig og ugentlig hviletid i sektoren for lejlighedsvis kørsel med personer**

Revideret notat. Ændringer er markeret med streg i marginen.

KOM (2023) 256

### **1. Resumé**

*Europa-Kommissionen (herefter Kommissionen) har den 24. maj 2023 fremsat forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 for så vidt angår minimumskravene for minimumspauser og daglig og ugentlig hviletid i sektoren for lejlighedsvis kørsel med personer (køre- og hviletidsforordningen). Formålet med forslaget er at højne kvaliteten og effektiviteten af lejlighedsvis buskørsel samt forbedre arbejds- og kørselsvilkårene for chauffører. Formålet skal opnås ved at indføre mere fleksible regler for pauser og hviletid samt ensretning af reglerne for indenlandsk og international kørsel.*

*Forslaget vil have begrænsede lovgivningsmæssige konsekvenser i form af ny lovgivning på bekendtgørelsesniveau. Forslaget forventes ikke at have væsentlige økonomiske konsekvenser.*

*Regeringen er grundlæggende positiv over for forslaget om ændring af køre- og hviletidsforordningen ved lejlighedsvis buskørsel. Regeringen anser forslaget vil indebære en større fleksibilitet for afholdelse af pause og hviletid. Derved tilpasses reglerne til de særlige omstændigheder, der gælder for virksomheder og chauffører, som udfører lejlighedsvis buskørsel.*

*Folketingets Europaudvalg har givet regeringen forhandlingsmandat d. 3. november 2023.*

*Sagen er på dagsordenen for rådsmødet (transport) den 4. december 2023 med henblik på en generel indstilling.*



## 2. Baggrund

Kommissionen har ved KOM (2023) 256 fremsat forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006, for så vidt angår minimumskravene for minimumspauser og daglig og ugentlig hviletid i sektoren for lejlighedsvis kørsel med personer (køre- og hviletidsforordningen). Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 91, stk. 1. Forslaget behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure, som fremgår af artikel 294 i TEUF. Den danske sprogversion blev oversendt den 24. maj 2023.

I forbindelse med vedtagelse af Vejpakken<sup>7</sup> forpligtede man Kommissionen til at foretage en evaluering af, om der efterfølgende kunne vedtages mere hensigtsmæssige regler for førere, der udfører lejlighedsvis buskørsel, hvilket ikke var omfattet af Vejpakkens retsakter.

Nærværende forslag er fremsat som følge af denne evaluering. Kommissionen har fremhævet i evalueringen, at denne form for kørsel er mere sæsonbetonet, at førerne sover ofte på hoteller i stedet for køretøjet, og at kørslen ofte er tilpasset et turistprogram, modsat godskørsel, hvor kørslen handler om at fragte varer fra A til B.

## 3. Formål og indhold

Kommissionens overordnede formål med forslaget er at højne kvaliteten og effektiviteten af lejlighedsvis buskørsel samt forbedre arbejds- og kørselsvilkårene for chauffører.

Formålet skal opnås ved mere fleksible regler for pauser og hviletid og ved ensretning af reglerne for indenlandsk og international kørsel. Forslaget fokuserer således på tilpasning af visse bestemmelser, så de imødekommer sektorens særlige behov via mere fleksibel fordeling af pauser og hviletid, samt at fastsætte lige

---

<sup>7</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 2020/1054 af 15. juli 2020 om ændring af forordning (EF) nr. 561/2006, for så vidt angår minimumskravene for maksimaldaglig og ugentlig køretid, minimumspauser samt daglig og ugentlig hviletid, og forordning (EU) nr. 165/2014, for så vidt angår lokalisering ved hjælp af takografer; Europa-Parlamentet og Rådets forordning (EU) nr. 2020/1055 af 15. juli 2020 om ændring af forordning (EF) nr. 1071/2009, (EF) nr. 1072/2009 og (EU) nr. 1024/2012 medhenblik på at tilpasse dem til udviklingen i vejtransportsektoren; Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) nr. 2020/1057 af 15. juli 2020 om fastsættelse af særlige regler med hensyn til direktiv 96/71/EF og direktiv 2014/67/EU om udstationering af førere i vejtransportsektoren og om ændring af direktiv 2006/22/EF, for så vidt angår håndhævelseskravene, og af forordning (EU) nr. 1024/2012.



vilkår for international og indenlandsk lejlighedsvis kørsel med personer. Dette har til hensigt at gøre det nemmere at overholde reglerne og sikre en sammenhængende håndhævelse i hele Unionen.

Kommissionens forslag indebærer helt konkret tre ændringer for førere, der udfører lejlighedsvis kørsel med personer: 1) større fleksibilitet for afholdelse af pauser, 2) mulighed for udskydelse af det daglige hvil og 3) mulighed for udskydelse af det ugentlige hvil.

I det følgende gennemgås de tre ændringer i Kommissionens forslag.

### *3.1. Afholdelse af pause*

Det foreslås at tillade, at førere kan opdele deres obligatoriske pause i tre adskilte pauser på hver mindst 15 minutter. Formålet er at give førere mulighed for at planlægge deres pauser på en mere fleksibel måde, herunder tilpasse kørslen til passagerernes anmodninger om yderligere stop, ændrede ruter eller ændrede tidsplaner under turen.

Efter de gældende regler skal førere afholde 45 minutters pause efter 4,5 timers kørsel. Pausen kan efter de gældende regler kun opdeles i to adskilte pauser på henholdsvis 15 og 30 minutter.

### *3.2. Afholdelse af daglig hviletid*

Det foreslås at tillade, at førere kan udskyde påbegyndelsen af den daglige hviletid med 1 eller 2 timer, hvis den samlede køretid for den pågældende dag ikke overstiger henholdsvis 7 eller 5 timer. Forslaget, der skal give førere mulighed for at planlægge deres daglige hviletid på en mere fleksibel måde, er dog forbundet med en række betingelser:

- 1) Rejsen skal have en varighed af mindst 8 dage
- 2) Udskydelsen af daglig hviletid er ikke brugt tidligere på turen, da denne mulighed kun kan anvendes én gang i løbet af rejsen.
- 3) Føreren skal manuelt angive årsagen til udskydelsen på diagramark eller på udskrift fra takografen senest ved ankomsten til bestemmelsesstedet eller den egnede holdeplads med henblik på mulighed for kontrol.

### *3.3. Afholdelse af ugentlig hviletid*



Med forslaget udvides muligheden for at udskyde den ugentlige hviletid med op til 12 på hinanden følgende 24-timers-perioder efter en forudgående regulær ugentlig hviletid til ligeledes at gælde for indenlandsk lejlighedsvis kørsel med personer.

Muligheden gælder allerede efter de nu gældende regler for international lejlighedsvis kørsel med personer.

Det fremgår af forslagets betragtning nr. 10, at den nuværende begrænsning af muligheden til kun at gælde international lejlighedsvis kørsel har en negativ virkning med hensyn til ikke-fordrejet og fair konkurrence mellem operatører, særligt små og mellemstore virksomheder.

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

Europa-Parlamentets udtalelse foreligger endnu ikke.

#### **5. Nærhedsprincippet**

Kommissionen anfører, at målene i denne forordning om at sikre fair konkurrence og forbedre arbejdsvilkårene og trafiksikkerheden gennem harmonisering af reglerne om pauser og hviletid for førere, som udfører lejlighedsvis kørsel med personer ad vej, ikke kan opnås tilstrækkeligt af medlemsstaterne. Derfor er det efter Kommissionens opfattelse berettiget at træffe foranstaltninger på EU-plan.

Regeringen støtter Kommissionens vurdering af, at målene ikke i tilstrækkeligt omfang vil kunne gennemføres selvstændigt af medlemsstaterne, og vurderer, at nærhedsprincippet er overholdt. Forslaget er grundlæggende en tilpasning af det eksisterende regelsæt i køre- og hviletidsforordningen. Derudover er der i vidt omfang allerede fællesskabsret på området for buskørsel.

#### **6. Gældende dansk ret**

Området er overordnet set reguleret ved forordninger, men derudover er der fastsat en række regler ved lov og bekendtgørelse, som følge af forordningerne.

Det følger af færdselsloven, at transportministeren kan fastsætte bestemmelser om gennemførelsen, anvendelsen og kontrol med overholdelsen af bl.a. køre- og hviletidsforordningen og takografforordningen, og at der i forskrifter, der udstedes i medfør



af loven, kan fastsættes straf for overtrædelser af bestemmelser bl.a. i køre- og hviletidsforordningen og takografforordningen.

Der er endvidere fastsat tekniske krav i en række bekendtgørelser, herunder bekendtgørelse nr. 600 af 30. maj 2023 om buskørsel. Bekendtgørelsen regulerer kravene til udstedelse, ændring og fornyelse af tilladelse til erhvervsmæssig personbefordring, ligesom den indeholder krav til virksomhedens opbevaring af kontrol dokument (kørselsblad) ved international lejlighedsvis kørsel.

## **7. Konsekvenser**

### ***Lovgivningsmæssige konsekvenser***

Da der er tale om ændring af en forordning, vil en vedtagelse af ændringsforslaget være direkte gældende i Danmark. Der vil derfor kun i begrænset omfang være behov for ny lovgivning i form af udvidelse af forpligtelsen i bekendtgørelse nr. 600 af 30. maj 2023 om buskørsel (buskørselsbekendtgørelsen) til at opbevare kontrol dokument, således at forpligtelsen også omfatter indenlandsk lejlighedsvis kørsel.

### ***Økonomiske konsekvenser***

#### Statsfinansielle konsekvenser

Forslaget forventes ikke at have statsfinansielle konsekvenser.

#### Samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget vurderes ikke at have væsentlige samfundsøkonomiske konsekvenser.

#### Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Forslaget vurderes ikke at have væsentlige erhvervsøkonomiske konsekvenser.

Det vurderes, at der kan være beskedne engangsomkostninger i forbindelse med implementeringen af de nye regler. Ydermere kan der være mindre administrative omkostninger i forbindelse med, at føreren manuelt skal angive årsagen til en fravigelse fra kravet om afholdelsen af det daglige hvil senest ved ankomsten til bestemmelsesstedet eller den egnede holdeplads.



Samtidig vurderes der dog at være positive erhvervsøkonomiske konsekvenser som følge af den øgede fleksibilitet for virksomhederne.

### **Øvrige konsekvenser og beskyttelsesniveauet**

Forslaget har til hensigt at forbedre arbejdsvilkår for førere, der udfører lejlighedsvis kørsel med personer. Det er behov for nærmere undersøgelser for at kunne fastlægge, hvordan forslaget vil påvirke førernes arbejdsvilkår.

### **8. Høring**

Forslaget blev sendt i høring i EU-specialudvalget for Transport den 25. maj 2023 med frist for bemærkninger den 8. juni 2023.

Transportministeriet har modtaget høringssvar fra Dansk PersonTransport, Danske Erhverv og Forbrugerrådet Tænk. Der henvises til Grund- og nærhedsnotatet af 21. juni, hvor høringssvarene indgår.

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

Det forventes, at flere medlemsstater vil forholde sig positivt til forslaget om fleksible regler for afholdelse af pause og hvil. Det forventes dog, at flere lande vil have fokus på, at reglerne ikke skal være så fleksible, at det går ud over chaufførens arbejdsvilkår.

Der er dog endnu ikke kendskab til medlemsstaternes egentlige holdninger til forslaget, som de kommende forhandlinger vil vise.

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

Regeringen støtter forslaget om ændring af køre- og hviletidsforordningen og det overordnede formål med forslaget, som er at tilpasse køre- og hviletidsreglerne til de særlige omstændigheder, der gælder for lejlighedsvis buskørsel. Regeringen er positiv overfor formålet, da tilpasningen skal gøre reglerne mere fleksible for både chauffører og virksomheder, der udfører lejlighedsvis kørsel med personer.

Forslaget søger at tilpasse visse bestemmelser, så de imødekommer sektorens behov for mere fleksibilitet uden at have negative konsekvenser for færdselssikkerheden. Det vil i de videre



forhandlinger være vigtigt for regeringen, at det fastholdes, at forslaget ikke indebærer en forringelse af færdselssikkerheden.

Regeringen forholder sig ligeledes positiv over for initiativer, der støtter gode arbejdsvilkår for førere, der udfører lejlighedsvis kørsel med personer. I den forbindelse finder regeringen det vigtigt, at førerernes rettigheder ikke bliver forringet.

Derudover vil regeringen have fokus på, at forslaget ikke medfører yderligere administrative byrder for virksomhederne.

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

Sagen har senest været forelagt Folketingets Europaudvalg den 3. november 2023 til forhandlingsoplæg. Grund- og nærhedsnotat er oversendt den 21. juni 2023.





## 9. Europa-Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om opgørelse af drivhusgasemissioner fra transporttjenester

Revideret notat. Ændringer er markeret med streg i marginen.

KOM (2023) 441

### 1. Resumé

*Kommissionen har den 12. juli 2023 fremsat forslag til forordning om opgørelse af drivhusgasemissioner fra transporttjenester. Forslaget er oversendt til Rådet den 20. september 2023 i dansk sprogversion.*

*Formålet med forslaget er at skabe grundlag for at harmonisere måling, beregning, formidling og dokumentation af CO<sub>2</sub>e<sup>8</sup>-emissioner fra transporttjenester i EU.*

*Kommissionen vurderer, at forskellige opgørelsesmetoder og forudsætninger i form af inputdata om transportmidlernes energieffektivitet og CO<sub>2</sub>e-indholdet i drivmidler fører til unøjagtige opgørelser af transporttjenesternes CO<sub>2</sub>e-emissioner, som i visse tilfælde kan være direkte vildledende for forbrugerne. Kommissionen finder, at pålidelige og gennemsigtige data om transporttjenesters CO<sub>2</sub>e-emissioner kan påvirke adfærd gennem forbrugernes præferencer for klimavenlige produkter og services samt ved at skabe grobund for innovation, som trækker i retning af en mere bæredygtig transportsektor med reducerede CO<sub>2</sub>e-emissioner.*

*På den baggrund foreslår Kommissionen en harmonisering, som betyder, at udbydere af gods- og passagertjenester, der videregiver oplysninger om tjenesternes CO<sub>2</sub>e-emissioner med et kommercielt sigte eller videregiver oplysningerne for at leve op til et reguleringsmæssigt formål, bliver forpligtet til at anvende den opgørelsesmetode, som fremgår af EN ISO 14083:2023-standarden. Ved opgørelse af CO<sub>2</sub>e-emissioner vil udbydere af gods- og passagertjenester endvidere blive forpligtet til at anvende de af Kommissionen fastsatte standardværdier for inputdata om de anvendte drivmidlers CO<sub>2</sub>e-emissioner.*

---

<sup>8</sup> CO<sub>2</sub>e (CO<sub>2</sub>-ækvivalenter) er en samlet betegnelse for drivhusgasser.



*Forslaget har ikke lovgivningsmæssige konsekvenser. Forslaget forventes at have begrænsede statsfinansielle og erhvervsøkonomiske konsekvenser.*

*Regeringen er positiv over for forslaget. Værdien af virksomhedernes formidling af CO<sub>2</sub>e-emissioner fra transportaktiviteter vil reelt kun være af værdi for samfundet, hvis de er troværdige og gennemsigtige. Regeringen finder således, at Kommissionens forslag om en harmonisering kan blive et væsentligt skridt i retning af en troværdig og gennemsigtig formidling af virksomhedernes CO<sub>2</sub>e-emissioner fra transport.*

*Regeringen lægger endvidere vægt på, at formidling af virksomhedernes CO<sub>2</sub>e-emissioner fra transport med forslaget ikke gøres obligatorisk. Forslaget gør det alene obligatorisk for virksomhederne at anvende den harmoniserede metode, når virksomhederne formidler CO<sub>2</sub>e-emissioner fra transport ud fra rene kommercielle hensyn, eller fordi virksomhederne gennem anden regulering allerede er pålagt formidling af deres CO<sub>2</sub>e-emissioner fra transport.*

*Folketingets Europaudvalg har givet regeringen forhandlingsmandat d. 3. november 2023.*

*Endvidere vil regeringen i forhandlingen af forslaget have fokus på de økonomiske konsekvenser for erhverv og myndigheder.*

*Sagen er på den foreløbige dagsordenen for rådsmødet (transport) den 4. december 2023 med henblik på en generel indstilling.*

## **2. Baggrund**

Kommissionen har ved KOM (2023) 441 af 12. juli 2023 fremsendt forslag om opgørelse af drivhusgasemissioner fra transporttjenester. Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 91, stk. 1, og artikel 100, stk. 2, og skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

Kommissionen finder, at potentialerne i at opgøre CO<sub>2</sub>e-emissioner fra transport i EU kun kan udnyttes fuldt ud, hvis de er troværdige og gennemsigtige. Det indebærer blandt andet, at de underliggende beregninger er sammenlignelige, nøjagtige og tager højde for de særlige karakteristika ved de forskellige typer tjenester inden for transport. Transporttjenesternes CO<sub>2</sub>e-emissioner bør på



den baggrund ideelt set kvantificeres på grundlag af en videnskabeligt funderet, detaljeret og harmoniseret metode. Kommissionen konkluderer, at den på grundlag af konsultationer med en række interessenter, herunder virksomheder, transportorganisationer, offentlige myndigheder, forbruger- og passagersammenslutninger og forskere har kunnet identificere, at der mangler en sådan universelt accepteret metode for opgørelse af CO<sub>2</sub>e-emissioner fra transporttjenester i EU.

Mangel på en universelt accepteret opgørelsesmetode fører ifølge Kommissionen til betydelige forskelle i udbyderne af transporttjenesters opgørelser af CO<sub>2</sub>e-emissioner. Det bringer både sammenligneligheden i fare og giver unøjagtige opgørelser af CO<sub>2</sub>e-emissioner, som i nogle situationer kan være direkte vildledende. I værste fald skaber dette ifølge Kommissionen grobund for ”green-washing”, hvor brugerne præsenteres for manipulerede oplysninger, der risikerer at påvirke deres incitamenter, når de står overfor at vælge mellem forskellige transporttjenester.

Kommissionen vurderer, at dens forslag kan føre til en harmonisering af måling, beregning, formidling og dokumentation af CO<sub>2</sub>e-emissioner fra transporttjenester. Kommissionen vurderer endvidere, at pålidelige og gennemsigtige emissionsdata både kan skabe adfærdsændringer hos brugerne gennem forbrugernes præferencer for klimavenlige produkter og services samt fremme innovation hos udbyderne af transporttjenester, hvilket i begge tilfælde kan trække i retning af en mere bæredygtig transport og reducere transportsektorens CO<sub>2</sub>e-emissioner.

### **3. Formål og Indhold**

Formålet med forslaget er at harmonisere måling, beregning, formidling og dokumentation af CO<sub>2</sub>e-emissioner fra transporttjenester i EU. Kommissionen foreslår, at dette formål opnås ved, at der træffes beslutning om at gennemføre en obligatoriske ramme, som omfatter alle transportformer, og som vil omfatte alle dele af de samlede transporttjenester, der starter eller slutter i EU. Dermed vil forslaget kunne medvirke til at skabe lige konkurrencevilkår mellem virksomheder på tværs af EU ift. at udbyde energieffektive transportere.

Alle udbydere af gods- og passagertjenester, som videregiver oplysninger om tjenestens CO<sub>2</sub>e-emission med et kommercielt sigte eller for at leve op til et reguleringsmæssigt formål, vil ifølge forslaget blive forpligtet til at anvende opgørelsesmetoden, som



fremgår af EN ISO 14083:2023-standarden. Ved opgørelsen af en transporttjenestes CO<sub>2</sub>e-emissioner vil udbyderen samtidig være forpligtet til at anvende de af Kommissionens fastsatte standardværdier for de anvendte drivmidlers CO<sub>2</sub>e-emissioner, som indbefatter den CO<sub>2</sub>e, der hidrører fra produktionen af drivmidlet.

Udbydere af gods- og passagertjenester, som videregiver oplysninger om tjenestens CO<sub>2</sub>e-emissioner med et kommercielt sigte eller for at leve op til et reguleringsmæssigt formål, vil endvidere blive forpligtet til oplyse mindst et af følgende yderligere data: CO<sub>2</sub>e-emission pr. tonkilometer; CO<sub>2</sub>e-emission fra transport af gods gennem et knudepunkt (fx et logistikcenter); CO<sub>2</sub>e-emission pr. passagerkilometer eller CO<sub>2</sub>e-emission fra persontransport gennem et passagerknudepunkt (fx en banegård). Endeligt pålægges de berørte udbydere af gods- og passagertjenester at kunne fremlægge dokumentation for, hvordan målte og beregnede CO<sub>2</sub>e-emissioner er udarbejdet.

Kommissionen lægger vægt på, at forslagets kapitler om harmonisering ikke bliver obligatoriske. Harmoniseringen gælder således kun i de tilfælde, hvor en udbyder af transporttjenester videregiver oplysninger om tjenestens CO<sub>2</sub>e-emissioner med et kommercielt sigte, eller i det tilfælde at en udbyder af transporttjenester videregiver oplysningerne med henblik på at leve op til et reguleringsmæssigt formål. En udbyder af transporttjenester, som ikke videregiver oplysninger om tjenestens CO<sub>2</sub>e-emissioner, vil således ikke blive omfattet af forslaget.

De centrale elementer i måling og beregning af en transporttjenestes CO<sub>2</sub>e-emissioner lægges fast i artikel 4-8. De centrale elementer i formidling og dokumentation af en transporttjenestes CO<sub>2</sub>e-emissioner lægges fast i artikel 9-10. Derudover omfatter forslaget de almindelige bestemmelser (artikel 1-3), supplerende foranstaltninger (artikel 11), verifikation (artikel 12-13), akkreditering (artikel 14-15) og delegerede beføjelser (artikel 16-17) samt afsluttende bestemmelser (artikel 18-19). Indholdet i de enkelte artikler gennemgås kort i det følgende:

#### *Artikel 1 Forordningens formål*

Forordningen fastsætter regler, som gælder for opgørelse af CO<sub>2</sub>e-emissioner fra transporttjenester, der starter eller slutter i EU.

#### *Artikel 2 Forordningens anvendelsesområde*

Forordningen omfatter udbydere af gods- og passagertjenester, som beregner og videregiver oplysninger om transporttjenesters



CO<sub>2</sub>e-emissioner med et kommercielt eller reguleringsmæssigt formål.

#### *Artikel 3 Definitioner*

Definitionerne er identiske med de anvendte definitioner i den internationale standard for opgørelse af CO<sub>2</sub>e-emissioner fra transporttjenester, som der henvises til i artikel 4.

#### *Artikel 4 Fastsættelse af opgørelsesmetoden.*

Metoden til beregning af drivhusgasemissioner fra transporttjenester følger standarden EN ISO 14083:2023 og reglerne i forordningens artikel 5, 6 og 7.

Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter såfremt standarden ændres på en måde, der vurderes at være uforenelig med forordningens formål.

Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage gennemførelsesretsakter som i visse nærmere angivne tilfælde kan supplere standardens opgørelsesmetode.

#### *Artikel 5 Anvendelse af primære data og sekundære data*

Udbydere af transporttjenester skal prioritere at anvende primære data (faktisk forbrug af drivmidler) ved opgørelser af transportens CO<sub>2</sub>e-emissioner.

Anvendelsen af sekundære data (forbrug af drivmidler opgøres på baggrund af viden om f.eks. kørte kilometer) er tilladt, når

- a) transportmidlernes forbrug af drivmidler stammer fra standardværdier i en ny central EU-database, som oprettes i artikel 6, eller andre databaser, der lever op til særlige kvalitetskrav, som fremgår af artikel 7.
- b) de forbrugte drivmidlers CO<sub>2</sub>e-indhold stammer fra standardværdier i den centrale EU-database, som oprettes i artikel 8.
- c) data om forbrug af drivmidler bygger på modeller, der følger den fastlagte standard i artikel 4, og EU-databasen i artikel 8.

#### *Artikel 6 Central EU-database over transportmidlernes forbrug af drivmidler (emissionsfaktorer)*

Kommissionen opretter med bistand fra Det Europæiske Miljøagentur en central EU-database over standardværdier for transportmidlernes forbrug af drivmidler. EU-databasen er gratis og åben for alle.



*Artikel 7 Andre databaser over transportmidlernes forbrug af drivmidler*

Regler for kontrol med kvalitet af andre tilladte databaser over transportmidlernes forbrug af drivmidler. Kommissionen pålægges at vedtage en gennemførelsesretsakt om regler for kvalitetskontrol.

*Artikel 8 Central EU-database over drivmidlernes CO<sub>2</sub>e-indhold*

Kommissionen opretter med bistand fra Det Europæiske Miljøagentur en central EU-database over standardværdier for drivmidlernes CO<sub>2</sub>e-indhold. EU-databasen er gratis og åben for alle.

*Artikel 9 Emissionsdata*

Emissionsdata kan udarbejdes ved hjælp af et beregningsværktøj og skal som minimum omfatte den såkaldte CO<sub>2</sub>-ækvivalente emission fra en transporttjeneste og mindst et af følgende yderligere data om transporttjenestens CO<sub>2</sub>e-emission.

- a) CO<sub>2</sub>e-emission pr. tonkilometer eller lignende enhed.
- b) CO<sub>2</sub>e-emission fra transport af gods gennem et knudepunkt (fx et logistikcenter).
- c) CO<sub>2</sub>e-emission pr. passagerkilometer eller lignende enhed.
- d) CO<sub>2</sub>e-emission fra persontransport gennem et passagerknudepunkt (fx en banegård).

Kommissionen tillægges beføjelser til at udstede delegerede retsakter mhp. at supplere listen med parametre for emissionsdata.

*Artikel 10 Formidling*

Ved formidling af outputdata om en transporttjenestes CO<sub>2</sub>e-emission skal udbyderen af transporttjenesten eller andre formidlere kunne fremlægge dokumentation for, hvordan data er udarbejdet.

*Artikel 11 Certificering af beregningsværktøjer*

Hvis en udbyder af transporttjenester ønsker at anvende et beregningsværktøj fra en ekstern part skal det være certificeret. Artikel 11 fastsætter generelle regler for certificering af eksterne beregningsværktøjer. Kommissionen offentliggør en liste over certificerede beregningsværktøjer og Kommissionen pålægges at vedtage gennemførelsesretsakter som indeholder regler for certificering.

*Artikel 12 Krav om verifikation*

CO<sub>2</sub>-emissionsdata fra udbydere af transporttjenester er underlagt verifikation af, om de er i overensstemmelse med de krav, der



stilles i forordningens artikel 4-9. Små virksomheder er dog fritaget for kravet om verifikation af deres CO<sub>2</sub>e-emissioner fra transport.

*Artikel 13 Aktiviteter ifm. verifikation.*

CO<sub>2</sub>e-revisionsvirksomheder, der etableres i artikel 14, kan verificere CO<sub>2</sub>e-emissionsdata fra udbydere af transporttjenester og kan udstede et verifikationsbevis til udbyderen. Revisionsvirksomheden meddeler en gang årligt Kommissionen om, hvilke udbydere af transporttjenester, der er blevet verificeret.

Kommissionen pålægges at vedtage gennemførelsesretsakter om detaljerede regler for verifikation.

*Artikel 14 CO<sub>2</sub>e-revisionsvirksomheder*

Der fastsættes regler for etablering af CO<sub>2</sub>e-revisionsvirksomheder efter forordningen. CO<sub>2</sub>e-revisionsvirksomheder skal være uafhængige af udbydere af transporttjenester og have den nødvendige faglige ekspertise og udstyr til at gennemføre opgaven.

*Artikel 15 Procedurer for akkreditering af CO<sub>2</sub>e-revisionsvirksomheder*

CO<sub>2</sub>e-revisionsvirksomheder skal akkrediteres af et nationalt akkrediteringsorgan. Hver medlemsstat skal udpege en myndighed, der fører en ajourført liste over de akkrediterede CO<sub>2</sub>e-revisionsvirksomheder efter forordningen.

Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter med henblik på at fastsætte yderligere metoder til og kriterier for akkreditering af overensstemmelsesvurderingsorganer.

*Artikel 16 Delegerede beføjelser*

I artikel 16 fastsættes betingelserne for at tillægge Kommissionen delegerede beføjelser i medfør af forordningen.

*Artikel 17 Udvalgsprocedurer*

Kommissionen bistås af det udvalg, som udpeges i forordning (EU) nr. 182/2011. Den retsakt, der henvises til, indeholder generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser.

*Artikel 18 Rapportering og revision*

Artiklen pålægger Kommissionen at foretage en evaluering af forordningen fem år efter, at den træder i kraft.



#### *Artikel 19 Ikrafttræden og anvendelse*

Artiklen fastsættes bestemmelser vedrørende datoerne for forordningens ikrafttræden og anvendelse. De centrale dele af forordningen anvendes først 3½ år efter at forordningen er trådt i kraft.

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

Europa-Parlamentets udtalelse af forslaget foreligger endnu ikke.

### **5. Nærhedsprincippet**

Kommissionen lægger vægt på, at formålet med forslaget er at fastsætte harmoniserede regler for opgørelse af drivhusgasemissioner på transporttjenestniveau, hvorfor forslaget er særligt relevant for grænseoverskridende transporttjenester mellem EU's medlemsstater. EU's transportsektor har en stærk grænseoverskridende dimension og spiller en vigtig rolle for den frie bevægelighed for personer og varer på EU's indre marked. Derfor vurderer Kommissionen, at nærhedsprincippet er overholdt.

Ifølge Kommissionens konsekvensanalysen er lovgivningsmæssige foranstaltninger nødvendige for at opfylde initiativets mål. Kommissionen vurderer, at en forordning er det mest hensigtsmæssige instrument til at sikre en fælles harmoniseret tilgang for opgørelsen af CO<sub>2</sub>e-emissioner ved transporttjenester. Harmoniseringsniveauet, som hovedsagelig vedrører de metodologiske valg, inputdata og fælles regler for verifikation, kan ikke opnås effektivt ved hjælp af foranstaltninger truffet af de enkelte medlemsstater. Anvendelsen af en harmoniseret tilgang bør følge ensartede regler for at muliggøre sammenlignelighed og tilstrækkelig kvalitet og detaljeringsgrad af de genererede data.

Regeringen er på denne baggrund enig i, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

### **6. Gældende dansk ret**

Dansk ret indeholder ikke regler for, hvilke opgørelsesmetoder og forudsætninger i form af inputdata om transportmidlernes energieffektivitet og drivmidlernes CO<sub>2</sub>e-indhold virksomhederne skal anvende.





## 7. Konsekvenser

### **Lovgivningsmæssige konsekvenser**

En vedtagelse af forslaget vil ikke have lovgivningsmæssige konsekvenser.

### **Økonomiske konsekvenser**

#### Statsfinansielle konsekvenser

Forslaget forventes at have begrænsede statsfinansielle konsekvenser.

Det fremgår af forslaget, at det vil medføre en forhøjelse af de nuværende nettoomkostninger for Unionens budget på 4,5 mio. kr. i perioden 2025-2027 og yderligere midler på 47,25 mio. kr. fra 2028 til 2050. Midlerne vil blive anvendt til at etablere og drive databaser, som etableres af Kommissionen med hjælp fra det Europæiske Miljøagentur. Danmark finansierer ca. 2 pct. af EU's budget. Forslaget har dermed statsfinansielle konsekvenser gennem EU's budget i perioden 2025-2050, som opgøres til ca. 1 mio. kr.

Det fremgår endvidere af forslaget, at CO<sub>2</sub>e-revisionsvirksomheder skal akkrediteres af et nationalt akkrediteringsorgan. Hver medlemsstat skal udpege en myndighed, der akkrediterer CO<sub>2</sub>e-revisionsvirksomheder og fører en ajourført liste over de akkrediterede CO<sub>2</sub>e-revisionsvirksomheder efter forordningen. Det nationale akkrediteringsorgan forventes på det nuværende vidensniveau om organets opgaver at kunne indplaceres i en styrelse under Transportministeriet, hvor der er erfaring med tilsvarende processer. De nødvendige ressourcer til opgaven er under afdækning.

I forordningen er det ikke et krav, at offentlige myndigheder skal anvende den harmoniserede metode til formidling af data om CO<sub>2</sub>e-emissioner fra transport.

I Kommissionens konsekvensanalyse indgår, at forslaget vil forøge gennemsigtighed og sammenlignelighed i CO<sub>2</sub>e-data om transportservices. Kommissionen forventer med stor usikker om den konkrete størrelsesorden af effekterne, at dette kan lede til øget brug af bæredygtige transportløsninger og en optimering af rutevalg, som kan lede til energibesparelser for udbyderne af transportservice og for forbrugerne. Dermed finder Kommissionen



også, at forslaget kan føre til en reduktion i CO<sub>2</sub>e-emissionerne fra transport.

Regeringen kan tilslutte sig Kommissionens vurdering af, at forslaget vil kunne medvirke til at skabe gennemsigtighed i og troværdighed om CO<sub>2</sub>e-emissionsdata vedr. transportaktiviteter. I Danmark vil effekten af klimatiltag normalt skulle kunne forklares og kvantificeres gennem transparente opgørelsesmetoder f.eks. gennem kørsler med trafikmodeller. Kommissionens skøn for gevinster kan ikke afvises, men regeringen finder ikke, at der er baggrund for at indregne klimagevinster og deraf følgende provenumæssige konsekvenser på baggrund af forslaget. Det vil således i en dansk sammenhæng blive betragtet som et understøttende tiltag.

Udgifter som følge af EU-retsakter, der medfører statslige merudgifter, skal afholdes inden for eksisterende bevillinger., jf. pkt. 2.4.1 i Budgetvejledningen.

#### Samfundsøkonomiske konsekvenser

Som anført ovenfor kan forslaget medvirke til at give forbrugerne og virksomhederne mere gennemsigtige og troværdige data om transportservices og vil kunne påvirke adfærd gennem forbrugernes præferencer for klimavenlige produkter og services samt ved at skabe grobund for innovation, som trækker i retning af en mere bæredygtig transportsektor med reducerede CO<sub>2</sub>e-emissioner.

Kommissionen finder ligeledes, at forslaget vil kunne øge EU-budgettet samt give begrænsede øgede omkostninger for offentlige myndigheder i medlemsstaterne. Kommissionen vurderer, at disse omkostninger vil kunne opvejes af positive effekter for, hvad man i bred forstand kan betegne for produktiviteten i samfundet. Som anført finder regeringen dog ikke, at der direkte vil kunne indregnes en effekt i form af reduceret CO<sub>2</sub>e-udledning i Danmark som følge af en evt. vedtagelse af forslaget.

#### Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Danske udbydere af gods- og passagertjenester, som allerede i dag er reguleringsmæssigt forpligtet til at videregive oplysninger om tjenesternes CO<sub>2</sub>e-udledning, bliver omfattet af forordningens regler. Disse virksomheder vil allerede i dag skulle træffe en række metodiske valg og vil være pålagt at anvende ressourcer til dette formål. Ved at skabe transparens og ensretning i



opgørelsesmetoderne for CO<sub>2</sub>e-udledning fra transport, vil forslaget skabe lige konkurrencevilkår mellem virksomheder på tværs af EU. Forslaget kan derfor gavne danske virksomheder, som udbyder energieffektive transport.

Når forordningen træder i kraft, vil der være omkostninger til omstilling. Kommissionen forventer dog, at virksomhederne med en universelt accepteret metode på tværs af EU, kan sikre sig en mere effektiv løbende drift, når de opgør deres CO<sub>2</sub>e-emissioner.

Regeringen vurderer, at forordningsforslaget vil medføre administrative konsekvenser for dansk erhvervsliv. Dette være sig i forbindelse med at omstille sig til en ny opgørelsesmetode, for de virksomheder der kommer til at være omfattet af forslaget. Selv om SMV'er ikke direkte bliver underlagt lovgivningen, er der mulighed for, at de gennem kunder eller samarbejdspartnere kan være nødsaget til at lade sig certificere, hvilke kan medføre administrative omkostninger.

Der kan ligeledes være løbende administrative byrder for virksomhederne i forbindelse med løbende kontroller for at opretholde certificering efter EN ISO 14083:2023.

De erhvervsøkonomiske konsekvenser vil blive afsøgt nærmere, når og såfremt de nærmere specifikationer ved forslaget fastlægges i delegerede retsakter.

### ***Øvrige konsekvenser og beskyttelsesniveauet***

En vedtagelse af forslaget skønnes ikke at berøre beskyttelsesniveauet i Danmark

## **8. Høring**

Forslaget er sendt i høring i EU-specialudvalget for Transport den 19. juli 2023 med frist for bemærkninger den 6. september 2023. Forslaget er efterfølgende, da det forelå i dansk sprogversion, udsendt i en supplerende høring, som havde frist den 29. september 2023.

Transportministeriet modtog i den forbindelse høringssvar fra Dansk Erhverv, DTL, Dansk Industri, Dansk Luftfart, Danske Rederier og Erhvervsflyvningernes Sammenslutning.



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

Medlemsstaterne er generelt positive overfor, at der gennemføres en harmonisering af metoden, og at Kommissionen udgiver standardværdier til brug for opgørelser. Medlemsstaterne er også generelt positive overfor, at anvendelsen af den harmoniserede metode og standardværdier kun er nødvendige for de virksomheder, som skal opgøre deres CO<sub>2</sub>e-udledning som følge af anden regulering, eller fordi virksomhederne selv ønsker at gøre det. Der er bekymring blandt flere medlemslande for, at harmoniseringen kan føre til dobbeltarbejde for nogle virksomheder. Det vil kunne ske i de tilfælde, at der i anden EU-regulering stilles krav om, at transportvirksomhederne skal opgøre deres miljø og klimapåvirkning ud fra andre metoder, standardværdier mv. Problemstillingen kan særligt findes inden for søfart og luftfart. Der er indikationer i forhandlingerne på en bedre afbalancering i mængden af administrative byrder, der pålægges virksomhederne, i forhold til gevinster som kan opnås gennem helt sammenlignelige opgørelser af CO<sub>2</sub>e-udledninger på tværs af transportformer.

## **10. Regeringens generelle holdning**

Regeringen er positiv over for forslaget. Værdien af virksomhedernes formidling af CO<sub>2</sub>e-emissioner fra transportaktiviteter vil reelt kun være af værdi for samfundet, hvis de er troværdige og gennemsigtige. Regeringen finder, at Kommissionens forslag om en harmonisering kan blive et væsentligt skridt i retning af en troværdig og gennemsigtig formidling af virksomhedernes CO<sub>2</sub>e-emissioner fra transport.

Regeringen lægger endvidere vægt på, at formidling af virksomhedernes CO<sub>2</sub>e-emissioner fra transport med forslaget ikke gøres obligatorisk. Forslaget gør det således alene obligatorisk for virksomheder at anvende den harmoniserede metode, når de formidler CO<sub>2</sub>e-emissioner fra transport ud fra rene kommercielle hensyn, eller fordi virksomhederne gennem anden regulering allerede er pålagt formidling af deres CO<sub>2</sub>e-emissioner fra transport.

Sidst vil Regeringen have fokus på omfanget af de økonomiske konsekvenser ved forslaget for erhvervsliv og myndigheder.



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

Sagen har senest været forelagt Folketingets Europaudvalg den 3. november 2023 til forhandlingsoplæg. Grund- og nærhedsnotatet er oversendt den 18. oktober 2023.



## **10. Europa-Kommissionens Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv (EU) 2015/413 om fremme af grænseoverskridende udveksling af oplysninger om trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser (CBE-direktivet)**

*Revideret notat. Ændringerne er markeret med streg i marginen.*

Sagen er ikke omfattet af retsforbeholdet.

KOM(2023) 126

### **1. Resumé**

*Kommissionen har den 1. marts 2023 fremsat et forslag til ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om fremme af grænseoverskridende udveksling af oplysninger om trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser (CBE-direktivet) fra 2015. Sagen er på dagsordenen for TTE-rådsmødet (transport, telekommunikation og energi) den 4. december 2023 med henblik på generel indstilling vedrørende direktivforslaget. Det spanske formandskab har den 10. november 2023 fremsat et syvende kompromisforslag til ændringsdirektivet.*

*Forslaget har bl.a. til formål at forbedre trafikikkerheden i EU ved at udvide anvendelsesområdet for CBE-direktivet til at omfatte yderligere trafikikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser og strømlinier (dvs. forenkle, digitalisere og forbedre) efterforskningen af trafikikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser begået i andre medlemsstater og dermed lette håndhævelsen af sanktioner for sådanne overtrædelser på tværs af grænserne. Forslaget er ikke omfattet af Danmarks retsforbehold. Regeringen har vurderet, at ændringsforslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet. Forslaget forventes at have lovgivningsmæssige, økonomiske og administrative konsekvenser. Fra dansk side er man generelt positivt indstillet over for forslaget. Fra dansk side har der under forhandlingerne været fokus på udvidelse af direktivets anvendelsesområde, således at generelle trafikforseelser som parkeringsforseelser og ulovlig kørsel i miljøzoner tilsvarende omfattes og på, at det er vigtigt, at der sikres tilstrækkelig tid for medlemsstaterne til at gennemføre de nye regler.*



## 2. Baggrund

Kommissionen har den 1. marts 2023 fremsat forslag til ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/413 om fremme af grænseoverskridende udveksling af oplysninger om trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser (CBE-direktivet). Med CBE-direktivet blev der indført et elektronisk informationssystem, der giver medlemsstaterne online adgang til oplysninger om køretøjer og køretøjers ejere eller indehavere i øvrige medlemsstaters køretøjsregistre til brug for efterforskning og håndhævelse af grænseoverskridende sager om trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser.

Kommissionen har i forbindelse med præsentationen af forslaget fremhævet en evaluering af medlemsstaternes anvendelse af CBE-direktivet, som Kommissionen foretog i 2016.<sup>9</sup> Det fremgår af evalueringen, at CBE-direktivet grundlæggende har haft en positiv indvirkning på muligheden for at identificere lovovertrædere, der har begået en trafiksikkerhedsrelateret færdselslovsovertrædelse i udlandet. Evalueringen viste dog samtidig, at CBE-direktivets potentiale til at forbedre trafikikkerheden kan udnyttes yderligere, idet der fortsat er en høj grad af straffrihed blandt ikkehjemmehørende lovovertrædere.

Evalueringen viser, at omkring 50 pct. af de efterforskede færdselslovsovertrædelser, der blev begået af ikkehjemmehørende lovovertrædere, ikke blev håndhævet effektivt. Dette skyldes bl.a. manglende gensidig bistand og samarbejde mellem medlemsstaterne i forbindelse med efterforskning af færdselslovsovertrædelser efter udveksling af oplysninger fra køretøjsregistre. Det har resulteret i, at ikkehjemmehørende lovovertrædere kun i ringe grad har betalt bøder, idet mere end 6 mio. bøder årligt i grænseoverskridende sager ikke håndhæves. Det har endvidere resulteret i utilstrækkelig beskyttelse af ikkehjemmehørendes grundlæggende rettigheder, idet bødeskrivelser mv. ofte er blevet fremsendt meget lang tid efter, at selve lovovertrædelsen har fundet sted, og på et sprog, som den ikkehjemmehørende lovovertræder ikke forstår og derved ikke har mulighed for at verificere autenticiteten af.

Forslaget er fremsat med hjemmel i artikel 91, stk. 1, litra c og d, i Traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF) om

---

<sup>9</sup> SWD (2016) 355 final.



henholdsvis foranstaltninger til forbedring af transportsikkerheden og alle andre formålstjenlige bestemmelser.

Forslaget skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

Forslaget er ikke omfattet af det danske retsforbehold.

Forslaget er oversendt til Rådet i dansk sprogversion den 14. marts 2023.

Forslaget har siden marts 2023 været genstand for forhandlinger i rådsarbejdsgruppen for landtransport (Working Party on Land Transport). Der blev under TTE-rådsmødet den 1. juni 2023 gennemgået en fremskridtsrapport vedrørende de igangværende forhandlinger.

### **3. Formål og indhold**

Forslaget har følgende tre overordnede formål:

1. Øge ikkehjemmehørende føreres overholdelse af yderligere trafiksikkerhedsrelaterede færdselsregler: Ifølge forslaget spiller farlig adfærd en rolle i et stort antal dødsfald og alvorligt tilskadekomne i trafikken. Kommissionen finder, at det er afgørende at forebygge denne form for farlig adfærd ved at udvide CBE-direktivets anvendelsesområde til andre trafiksikkerhedsrelaterede overtrædelser og dermed mindske straffrihed.
2. Strømline procedurerne for gensidig bistand mellem medlemsstaterne i forbindelse med grænseoverskridende efterforskning af trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser: I evalueringen af CBE-direktivet fra 2016 blev der bl.a. peget på manglende efterforskning af færdselslovsovertrædelser begået af ikkehjemmehørende lovovertrædere samt ineffektiv håndhævelse af sanktioner som fortsatte udfordringer på området. Hovedårsagerne til disse udfordringer er besværlig, tidskrævende og derfor manglende gensidig bistand og samarbejde mellem medlemsstaterne i forbindelse med efterforskning af trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser.





3. Styrke beskyttelsen af ikkehjemmehørende lovovertræderes grundlæggende rettigheder, herunder tilpasning til nye EU-regler om beskyttelse af personoplysninger: Kommissionen har modtaget en række klager fra borgere om (manglende) overholdelse af grundlæggende rettigheder, navnlig for så vidt angår klager over påståede færdselslovsovertrædelser i udlandet (navnlig med påstand om manglende eller uklare oplysninger om klageprocedurer), manglende dokumentation, forskellige frister for ikkehjemmehørende og bosiddende personer med hensyn til udstedelse af bødeforelæg/informationsskrivelser, utilstrækkelig forkyndelse af dokumenter, herunder manglende oversættelse og problemer med at få adgang til specifikke oplysninger om begåede overtrædelser og metoder til at fastsætte bødestraffe.

På den baggrund stilles der med forslaget en række minimumskrav til den informationsskrivelse, som medlemsstaterne i medfør af direktivet fremsender til ikkehjemmehørende lovovertrædere med henblik på at forbedre beskyttelsen af ikkehjemmehørende føreres grundlæggende rettigheder. Forslaget sikrer herudover tilpasning til EU-lovgivningen om beskyttelse af personoplysninger (navnlig databeskyttelsesforordningen og retshåndhævelsesdirektivet).

Der redegøres i det følgende for udvalgte ændringsartikler i forslaget.

#### *Forslagets artikel 1, stk. 1*

Med forslagens artikel 1, stk. 1, ændres artikel 2 i CBE-direktivet ved at udvide direktivets anvendelsesområde til at omfatte følgende yderligere færdselslovsovertrædelser: 1) utilstrækkelig afstand til den forankørende bil, 2) farlig overhaling, 3) farlig parkering, 4) krydsning af én eller flere fuldt optrukne linjer, 5) kørsel imod køreretningen, 6) undladelse af at overholde reglerne om oprettelse og brug af nødspor samt at give plads til udrykningskøretøjer, 7) brug af et overlæst køretøj, 8) undladelse af at overholde reglerne om adgangsrestriktioner for køretøjer, 9) flugt fra et færdselsuheld og 10) undladelse af at overholde reglerne vedrørende jernbaneoverskæringer.

#### *Forslagets artikel 1, stk. 2*



Med forslaget artikel 1, stk. 2, udvides artikel 3 i CBE-direktivet ved at indsætte definitioner af de færdselslovsovertrædelser, der foreslås indsat i CBE-direktivets artikel 2. Nedenfor er redegjort for udvalgte ændringer.

Om bestemmelsen i artikel 1, stk. 1, vedrørende »farlig parkering« er der lagt op til, at medlemsstaterne selv kan definere, hvornår der er tale om »farlig« parkering.

Om bestemmelsen i artikel 1, stk. 1, vedrørende »undladelse af at overholde reglerne om adgangsrestriktioner for køretøjer« er det specificeret, at der er tale om restriktioner med det formål at sikre trafiksikkerheden, styre trafikken eller forebygge forurening. Henset til, at bestemmelsen herom i forslaget artikel 1, stk. 1, således i et vist omfang varetager hensynet til at forebygge forurening, lægges der i forslaget op til at udvide hjemmelsgrundlaget for ændringsdirektivet til at omfatte en henvisning til TEUF artikel 91, stk. 1, litra d, om »alle andre formålstjenlige bestemmelser«. Der henvises i den forbindelse til, at det fremgår af TEUF artikel 11, at miljøbeskyttelseskrav skal integreres i udformningen og gennemførelsen af Unionens politikker og aktioner, især med henblik på at fremme en bæredygtig udvikling.

Om bestemmelsen vedrørende »flugt fra et færdselsuheld« er det specificeret, at der er tale om situationer, hvor en gerningsperson – efter at have forårsaget en ulykke eller et trafiksammenstød og for at undgå konsekvenserne heraf – flygter fra stedet på en sådan måde, at der er tale om en overtrædelse af lovgivningen herom i den enkelte medlemsstat.

#### *Forslagets artikel 1, stk. 4*

Med forslaget artikel 1, stk. 4, erstattes den nuværende artikel 4 i CBE-direktivet med en ny artikel 4, der bl.a. foreskriver, at medlemsstaternes nationale kontaktpunkter (i Danmark er det Rigspolitiet) skal sikre, at der i de følgende tilfælde – ved overtrædelsesmedlemsstatens søgning i registreringsmedlemsstatens nationale køretøjsregister – returneres en besked med information om, at følgende gjorde sig gældende på forseelsestidspunktet:

- Køretøjet er registreret som stjålet i nationale registre
- Køretøjets nummerplade er registreret som stjålet i nationale registre



- Der findes ikke nogen information om det pågældende køretøj i det nationale køretøjsregister
- Søgeinputtet er ikke korrekt, jf. nationale syntakskrav
- Udlevering af oplysningerne kan ikke ske af hensyn til afsløring af identiteten på en beskyttet person.

*Forslagets artikel 1, stk. 5*

Med forslaget artikel 1, stk. 5, indsættes en ny artikel 4 -a, der foreskriver, at medlemsstaterne skal sørge for, at visse oplysninger fra det nationale køretøjsregister er ajourførte. Det fremgår endvidere af bestemmelsen, at medlemsstaterne skal opbevare de pågældende oplysninger (såfremt de er tilgængelige) i det nationale køretøjsregister i mindst 12 måneder efter enhver ændring af oplysninger vedrørende ejeren, indehaveren eller slutbrugeren af det pågældende køretøj.

Med forslaget artikel 1, stk. 5, indsættes endvidere en ny artikel 4 a.

Artikel 4 a vedrører procedurer for gensidig bistand mellem medlemsstaterne i forbindelse med grænseoverskridende efterforskning af trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser. Det fastsættes heri, at medlemsstaterne som udgangspunkt skal yde hinanden gensidig bistand i henhold til identifikation af lovovertrædere i de tilfælde, hvor overtrædelsesmedlemsstaten ikke på anden måde kan identificere den ansvarlige person. De grunde, som registreringsmedlemsstaten kan angive som grundlag for at nægte at yde gensidig bistand, fremgår også af bestemmelsen.

*Forslagets artikel 1, stk. 6*

Med forslaget artikel 1, stk. 6, erstattes den nuværende artikel 5 i CBE-direktivet med en ny artikel 5, der fastsætter minimumsindholdet af den informationsskrivelse, som overtrædelsesmedlemsstaten fremsender til den ikkehjemmehørende lovovertræder. Bestemmelsen fastsætter navnlig, at skrivelsen skal indeholde oplysninger om den begåede overtrædelse, pålagte sanktioner, klageprocedurer, betaling af bødestrafte, herunder afbødende foranstaltninger, de gældende databeskyttelsesregler og, hvis det er relevant, oplysninger om den enhed, der af en medlemsstat er bemyndiget til at inddrive bødestrafte, og som sendte informationsskrivelsen.



*Forslagets artikel 1, stk. 7*

Med forslaget artikel 1, stk. 7, indsættes bl.a. de nye artikler 5 a, 5 a1 og 5 a2, der fastsætter en række yderligere minimumskrav til indholdet af den informationsskrivelse og eventuelle opfølgingsdokumenter, som skal fremsendes til den ikkehjemmehørende lovovertræder. Det er bl.a. fastsat, at informationsskrivelsen skal fremsendes senest 3 måneder efter registrering af færdselsforseelsen (6 måneder, når medlemsstaten har anvendt gensidig bistand i medfør af artikel 4 a). Desuden fastsættes en række regler vedrørende forkyndelse og det sprog, som informationsskrivelsen og opfølgingsdokumenterne skal fremsendes på. Hvis det ikke er muligt at levere dokumenterne via registreret levering eller elektroniske midler på tilsvarende niveau, fastlægges der specifikke procedurer for gensidig bistand i forbindelse med grænseoverskridende forkyndelse af dokumenter. Procedurene vil blive digitaliseret i henhold til en gennemførelsesretsakt.

*Forslagets artikel 1, stk. 8*

Med forslaget artikel 1, stk. 8, erstattes de nuværende artikler 6, 7 og 8 i CBE-direktivet med nye artikler 6, 7 og 8. Den nye artikel 6 pålægger medlemsstaterne at sende en rapport til Kommissionen om anvendelsen af direktivet hvert fjerde år. Med rapporten skal medlemsstaterne fremlægge yderligere kvantitative indikatorer, herunder om registrerede trafikikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser, der er begået med køretøjer, som er indregistreret i en anden medlemsstat end den, hvor overtrædelseren fandt sted, eller om antallet af bødestrafte, der betales frivilligt af ikkehjemmehørende personer. Kommissionen skal underrette medlemsstaterne om indholdet af de indsendte rapporter, når de er blevet vurderet.

Den nye artikel 7 pålægger medlemsstaterne at underrette hinanden om cybersikkerhedshændelser i forbindelse med data, der er lagret i virtuelle eller fysiske clouds eller cloud-hostingtjenester.

Den nye artikel 8 fastsætter en forpligtelse for Kommissionen til at oprette en særlig IT-portal for at lette udvekslingen af oplysninger mellem nationale kontaktpunkter, andre relevante myndigheder i medlemsstaterne og trafikanter, f.eks. om gældende trafikikkerhedsrelaterede færdselsregler i medlemsstaterne, appelprocedurer og anvendte sanktioner. Portalen vil også gøre det



lettere at kontrollere ægtheden af informationsskrivelser og opfølgingsdokumenter.

#### *Forslagets artikel 1, stk. 9*

Med forslaget artikel 1, stk. 9, indsættes bl.a. en ny artikel 8 b vedrørende procedurer for gensidig bistand mellem medlemsstaterne i henhold til håndhævelse af ubetalte bøder for overtrædelse af de af direktivet omfattede færdselslovsovertrædelser. De grunde, som registreringsmedlemsstaten kan angive som grundlag for at nægte at yde gensidig bistand, fremgår også af bestemmelsen.

#### *Forslagets artikel 1 a*

Med forslaget artikel 1 a pålægges medlemsstaterne senest den 26. maj 2026 at sende en overgangsrapport til Kommissionen om bl.a. antallet af automatiserede søgninger foretaget af øvrige medlemsstater.

#### *Forslagets artikel 2*

Med forslaget artikel 2 fastsættes fristen for medlemsstaternes gennemførelse af det ændrede direktiv til senest tre år efter datoen for det nye direktivs ikrafttræden.

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

Europa-Parlamentet er i henhold til den almindelige lovgivningsprocedure (TEUF artikel 294) medlovgiver. Der foreligger endnu ikke en udtalelse fra Europa-Parlamentet.

### **5. Nærhedsprincippet**

Kommissionen har vurderet, at ændringsforslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet. Kommissionen har fremhævet, at medlemsstaternes anvendelse af håndhævelsespraksis på deres eget område primært henhører under deres egen kompetence, og at dette initiativ ikke har til formål at indføre krav om håndhævelse af trafiksikkerhedsrelaterede færdselsregler. Initiativet fokuserer alene på at lette grænseoverskridende efterforskningsprocedurer, hvilket medlemsstaterne ikke selv har mulighed for at gøre på en sammenhængende måde, med henblik på at sikre ligebehandling af hjemmehørende og ikkehjemmehørende førere.



Kommissionen har i den forbindelse tilkendegivet, at det ikke vil have samme effektivitet at sætte en stopper for straffrihed for ikkehjemmehørende lovovertrædere og sikre ligebehandling af alle trafikanter i hele EU, hvis lovovertræderne behandles forskelligt gennem nationale eller regionale multilaterale eller bilaterale aftaler.

Regeringen er enig i Kommissionens vurdering af, at nærhedsprincippet er overholdt.

## **6. Gældende dansk ret**

Det nugældende CBE-direktiv indeholder regler om grænseoverskridende udveksling af oplysninger om trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovovertrædelser. Direktivet er implementeret ved køretøjsregistreringslovens<sup>10</sup> § 18, stk. 3.

Efter køretøjsregistreringslovens § 18, stk. 3, kan rigspolitichefen give den kompetente retshåndhævende myndighed i en EU-medlemsstat adgang til at foretage elektronisk søgning i de oplysninger fra Køretøjsregisteret, der er videregivet til politiet, til brug for efterforskningen af en konkret straffesag eller en konkret sag om opretholdelse af den offentlige sikkerhed eller til brug for en konkret sag om trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovovertrædelser. Det gælder, uanset om overtrædelserne i den pågældende medlemsstat behandles som en administrativ forseelse eller som en straffesag.

## **7. Konsekvenser**

### *Lovgivningsmæssige konsekvenser*

Det vurderes umiddelbart, at ændringsdirektivet vil medføre behov for lovgivningsmæssige ændringer i forbindelse med implementeringen. En nærmere vurdering heraf udestår imidlertid. Der kan henvises til følgende aspekter i forslaget, som vil kunne indebære mulige lovgivningsmæssige ændringer.

Forslagets artikel 1, stk. 4, foreskriver, at medlemsstaternes nationale kontaktpunkter (i Danmark er det Rigspolitiet) skal sikre, at en besked returneres ved overtrædelsesmedlemsstatens

---

<sup>10</sup> Lovbekendtgørelse nr. 179 af 22. februar 2023 om registrering af køretøjer.



søgning i det nationale køretøjsregister, når visse forhold har gjort sig gældende på forseelsestidspunktet.

Forslagets artikel 1, stk. 5, indfører som noget nyt i artikel 4 a en forpligtelse for medlemsstaterne til som udgangspunkt at yde hinanden gensidig bistand i henhold til identifikation af lovovertrædere i de tilfælde, hvor overtrædelsesmedlemsstaten ikke på anden måde kan identificere den ansvarlige person.

Forslagets artikel 1, stk. 7, indsætter en ny artikel 5 a1, der fastlægger en række procedurer for gensidig bistand i forbindelse med grænseoverskridende forkyndelse af dokumenter.

Forslagets artikel 1, stk. 8, indfører som noget nyt i artikel 7 en forpligtelse for medlemsstaterne til at underrette om cybersikkerhedshændelser i forbindelse med data, der er lagret i virtuelle eller fysiske clouds eller cloud-hostingtjenester.

Forslagets artikel 1, stk. 9, indfører som noget nyt i artikel 8 b en forpligtelse for medlemsstaterne til som udgangspunkt at yde hinanden gensidig bistand i henhold til håndhævelse af ubetalte bøder for overtrædelse af de af direktivet omfattede færdselslovsovertrædelser.

Det kan ikke udelukkes, at forslaget vil kunne indebære yderligere lovgivningsmæssige konsekvenser.

#### *Statsfinansielle konsekvenser*

Forslaget forventes at kunne medføre statsfinansielle konsekvenser for Danmark, idet forslaget indebærer, at politiet bliver pålagt en række meropgaver bl.a. i forbindelse med udveksling af oplysninger om trafiksikkerhedsrelaterede færdselslovsovertrædelser mellem medlemsstaterne.

Det forventes bl.a., at forslaget vil medføre udgifter, der kan henføres til it-tilpasning samt eventuel udvikling af nye it-systemer til understøttelse af direktivets bestemmelser, herunder i forhold til digitalisering af procedurer (brug af standardformularer til brug for anmodninger i forbindelse med gensidig bistand).

Der kan på det foreliggende grundlag ikke foretages et estimat for de statsfinansielle konsekvenser for politiet. En nærmere vurdering og skøn for statsfinansielle konsekvenser af forslaget vil skulle konsolideres yderligere inden endelig stillingtagen.



Forslaget forventes at have en række administrative konsekvenser for Rigspolitiet, der i dag agerer nationalt kontaktpunkt i henhold til bestemmelserne herom i CBE-direktivet. Det drejer sig navnlig om den nye forpligtelse for medlemsstaterne til at yde hinanden gensidig bistand, hvis overtrædelsesmedlemsstaten på grundlag af resultaterne af den automatiserede søgning ikke kan identificere den ansvarlige person med den fornødne grad af sikkerhed, der kræves i henhold til national lovgivning for at indlede eller gennemføre opfølgingsprocedurer. Derudover bemærkes det, at den nye artikel 4 a om gensidig bistand ved identifikation af den ansvarlige person kan medføre en betydelig ressourceanvendelse hos politiet i forhold til forkyndelse af dokumenter fra andre EU-lande for personer, der formodes at være ansvarlige for at begå de i direktivet anførte færdselslovsovertrædelser.

En nærmere vurdering af de konkrete it-mæssige konsekvenser af forslaget udestår. Det er dog forventningen, at direktivets gennemførelse vil nødvendiggøre en række it-tilpasninger og/eller udvikling af nye it-systemer til understøttelse af direktivets bestemmelser.

Det bemærkes, at det fremgår af budgetvejledningen, at udgifter som følge af EU-retsakter afholdes inden for de berørte ministeriers eksisterende bevillingsramme.

#### *Andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet*

Der vurderes ikke at være andre konsekvenser forbundet med forslaget.

### **8. Høring**

Forslaget har været sendt i høring hos Specialudvalget for Politimæssigt og Retligt Samarbejde og EU-specialudvalget for Transport den 17. marts og 26. september 2023.

Forslaget har endvidere i perioden fra den 17. til den 27. marts 2023 været sendt i høring hos følgende interessenter: 3F Transport, Danmarks Motor Union, Dansk Camping Union, Dansk Erhverv, Dansk Industri (DI), Danske Advokater, Danske Regioner, Finans og Leasing, Forbrugerombudsmanden, Forenede Danske Motorejere (FDM), Frie Danske Lastbilvognmænd (FDL), Rådet for Sikker Trafik, Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet og Turistvognmændenes Arbejdsgiverforening.





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

De øvrige medlemsstater har i forbindelse med forhandlingerne af forslaget generelt støttet forslaget. Der har blandt en række medlemsstater været opbakning til at udvide direktivforslagets anvendelsesområde yderligere, herunder vedrørende overtrædelse af regler om kørsel i miljøzoner. Der vurderes at være et kvalificeret flertal for forslaget.

## **10. Regeringens generelle holdning**

Regeringen er generelt positivt indstillet over for forslaget. Regeringen støtter således ambitionen om en styrket fælles EU-indsats for at forbedre trafiksikkerheden i EU.

Regeringen finder, at forslaget om udvidelse af direktivets anvendelsesområde er positivt, herunder at »farlig parkering« foreslås omfattet ud fra medlemsstaternes definition heraf. Fra dansk side har man således under forhandlingerne haft fokus på, at direktivets anvendelsesområde bør udvides yderligere, således at *generelle* parkeringsforseelser tilsvarende omfattes. Det skyldes navnlig, at bøder og afgifter meddelt ikkehjemmehørende førere for generelle trafikforseelser er vanskelige for de danske myndigheder at inddrive effektivt. Det medfører, at udenlandske chauffører har en stor gæld til den danske stat i form af bl.a. ubetalte parkeringsbøder, som under de nuværende regler er vanskelige at indkræve i skyldnernes hjemlande. Denne retsstilling skaber i dag konkurrenceforvridende vilkår for danske vognmænd over for udenlandske vognmænd.

Fra dansk side har man endvidere under forhandlingerne udtrykt støtte til, at direktivets anvendelsesområde udvides således, at ulovlig kørsel i miljøzoner omfattes. På den måde vil et effektivt inddrivelsessystem for miljøzoneovertrædelser begået med køretøjer registreret i andre medlemsstater sikres. Endvidere understøttes direktivets målsætning om effektiv udveksling af information herved.

Henset til at vedtagelse af ændringsdirektivet forventes at indebære behov for udvikling og/eller tilpasning af it-systemer på Justitsministeriets område, har man fra dansk side under forhandlingerne understreget vigtigheden af, at der sikres tilstrækkelig tid for medlemsstaterne til at gennemføre de nye regler.



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

Direktivforslaget har tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg den 13. oktober 2023 med henblik på at indhente forhandlingsmandat til brug for TTE-rådsmødet den 4. december 2023, hvor der forventes at blive vedtaget en generel indstilling vedrørende forslaget.

Der blev i den forbindelse oversendt samlenotat og notat om forhandlingsoplæg til Folketingets Europaudvalg den 5. oktober 2023.