



## Komiténnotat til Folketingets Europaudvalg

**Dato**  
25. januar 2021

### **Europa-Kommissionens forslag til gennemførelsesforordning (komité-sag) om overvågning og rapportering af CO<sub>2</sub>-udledning fra personbiler og lette erhvervskøretøjer**

*KOM-nr. foreligger ikke*

#### **Resumé**

*Kommissionen har fremsat forslag til gennemførelsesforordning om overvågning og rapportering af CO<sub>2</sub>-udledning fra personbiler og lette erhvervskøretøjer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 2019/631 om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers CO<sub>2</sub>-emissioner.*

*Med forslaget gennemføres den nærmere procedure for overvågning og indberetning af data om CO<sub>2</sub>-udledning og brændstof- eller energiforbrug for personbiler og lette erhvervskøretøjer, der er registreret efter den 1. januar 2021. Kommissionen foreslår, at synsvirksomheder skal udlæse data ved periodesyn af personbiler og lette erhvervskøretøjer fra tidligst maj 2023.*

*Forslaget vurderes at kunne medføre erhvervsøkonomiske konsekvenser, idet forslaget indebærer en ekstra omkostning for synsvirksomheder, der skal indsamle og indberette de omtalte data. Det er dog endnu ikke muligt at skønne omfanget af disse omkostninger.*

*Regeringen støtter den af Kommissionen foreslåede model for indsamling af data om køretøjers faktiske brændstofforbrug og CO<sub>2</sub>-udledninger.*

*Forslaget til gennemførelsesforordning er sat til skriftlig afstemning i Klimakomitéen med frist den 5. februar 2021. Regeringen agter at stemme for Kommissionens forslag.*

#### **1. Baggrund**

Europa-Parlamentets og Rådets forordning 2019/631 fastsætter præstationsnormer for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers CO<sub>2</sub>-udledninger. I henhold til forordningen skal Kommissionen fra 2021 indsamle data om personbilers og lette erhvervskøretøjers brændstof- eller energiforbrug under faktiske forhold.



Kommissionen har derfor fremsat forslag til en gennemførelsesforordning om proceduren for indsamling af data. Gennemførelsesforordningen samler også allerede eksisterende bestemmelser om bilproducenternes indrapportering af de forventede udledninger fra de køretøjer, de sætter på markedet i EU.

Forslaget er sat til skriftlig afstemning i Klimakomiteén med frist den 5. februar 2021. Forslaget behandles efter undersøgelsesproceduren, hvilket betyder, at Kommissionen vedtager forslaget, hvis Klimakomiteén afgiver en positiv udtalelse.

## **2. Formål og indhold**

Med forslaget gennemføres den nærmere procedure for overvågning og indberetning af data om CO<sub>2</sub>-udledninger og brændstof- eller energiforbrug for personbiler (M1) og lette erhvervskøretøjer (N1) i henhold til forordning (EU) nr. 2019/631 om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers CO<sub>2</sub>-emissioner.

Det fremgår af forslaget til gennemførelsesforordning, at medlemsstaterne samt bilproducenterne skal indsamle og indberette de køretøjsdata, som er beskrevet i forordningen, og at medlemsstaterne skal samarbejde med Kommissionen og Det Europæiske Miljøagentur (EEA) om afklaring af eventuelle uklarheder og fejl i indberettede data. Data omfatter en række køretøjsoplysninger, som fremgår af typegodkendte køretøjers EU-typeattest, og som skal registreres i forbindelse med køretøjets registrering og ibrugtagning.

Det fremgår af forordning (EU) nr. 2019/631, at medlemsstater hvert år skal registrere oplysninger om alle nye personbiler og lette erhvervskøretøjer, som registreres på deres område.

Det fremgår af gennemførelsesforordningen, at data om faktisk CO<sub>2</sub>-udledning og brændstofforbrug skal indsamles som en del af periodesyn af personbiler og lette erhvervskøretøjer. Dataindsamlingen bliver først et krav den 20. maj 2023, da den kræver, at synsvirksomheder råder over udstyr til udlæsning af data fra køretøjerne (såkaldt OBD-udstyr). Der er i periodesynsdirektivet bilag III krav om, at virksomhederne skal råde over sådant udstyr fra denne dato.

Ejeren af et køretøj kan dog nægte, at data indsamles. Data skal behandles i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 2016/679, den generelle databeskyttelsesforordning, idet køretøjets stelnummer (VIN) betragtes som en personoplysning.

## **3. Europa-Parlamentets udtalelser**

Europa-Parlamentet skal ikke høres.



#### 4. Nærhedsprincippet

Der er tale om gennemførelsesforanstaltninger til en allerede vedtaget retsakt. Det er derfor regeringens vurdering, at forslaget er i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

#### 5. Gældende dansk ret

Forordning (EU) nr. 2019/631 om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers CO<sub>2</sub>-emissioner er ikke implementeret i dansk lovgivning, idet en forordning har direkte retsvirkning og derfor ikke kræver gennemførelse i dansk lovgivning. Gennemførelsesretsakten udstedes i henhold til forordning (EU) nr. 2019/631, hvorfor denne vil være direkte gældende i dansk ret.

#### 6. Konsekvenser

##### Lovgivningsmæssige konsekvenser

Gennemførelsesretsakten udstedes i henhold til forordning (EU) nr. 2019/631 og vil være direkte gældende i dansk ret. For at skabe større klarhed i retstilstanden om synsvirksomheders opgaver i forbindelse med periodesyn forventes mindre ændringer i bekendtgørelse nr. 1684 af 23. november 2020 om godkendelse og syn af køretøjer, som indeholder bestemmelser om indholdet og omfanget af periodesyn.

##### Økonomiske konsekvenser

###### *Statsfinansielle konsekvenser*

Synsvirksomhederne indberetter synsdata til Færdselsstyrelsen i det elektroniske system eSyn. Færdselsstyrelsen er i gang med at udvikle et nyt eSyn, og det vil blive undersøgt, om det nye eSyn vil kunne understøtte udlæsning af data om CO<sub>2</sub>-udledning og brændstofforbrug.

###### *Samfundsøkonomiske konsekvenser*

Forslaget forventes ikke at få konsekvenser for samfundsøkonomien.

###### *Erhvervsøkonomiske konsekvenser*

Det nye krav om udlæsning af data vil betyde, at synsvirksomhederne skal bruge længere tid på at gennemføre et periodisk syn, skønnet til ca. 10 minutter pr. syn.

Det er ikke på nuværende tidspunkt muligt at skønne over de samlede erhvervsøkonomiske omkostninger, idet de vil være afhængige af bl.a. nyvognssalget samt hvor mange nulemissionskøretøjer, der fremadrettet vil blive solgt. Der skal ikke indberettes data om brændstofforbrug og CO<sub>2</sub>-udledning for nulemissionskøretøjer. Det vil endvidere afhænge af den konkrete tilrettelæggelse af administrationen af det nye krav samt af, i hvilket omfang køretøjerne vil gøre brug af muligheden for at nægte udlæsning af data.



De erhvervsøkonomiske konsekvenser vil blive nærmere belyst i forbindelse med det forberedende arbejde til ændringer af bekendtgørelser på synsområdet som følge af gennemførelsesforordningen.

### **Andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet**

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

### **7. Høring**

Kommissionens forslag har været sendt i høring i EU-specialudvalget for transport den 5. januar 2021 med frist for bemærkninger den 14. januar 2021. Der er modtaget høringssvar fra følgende:

- De Danske Bilimportører
- Movia

#### *De danske Bilimportører*

De Danske Bilimportører har ingen særlige bemærkninger til selve indholdet i Kommissionens forslag. De bemærker dog, at det følger af forordningen og Kommissionens forslag til gennemførelsesretsakt (artikel 3), at medlemsstaternes rapportering til Kommissionen af aggregerede data og detaljerede overvågningsdata skal deles i to separate dataset – ét for personbiler (M1) og ét for varebiler (N1). De anfører derfor, at denne opdeling bør baseres på bilernes typegodkendelse jf. deres "Certificate of Conformity" (CoC) uafhængigt af den anvendelse (persontransport / gods-transport), som bilerne måtte være registreret med i DMR.

Det skyldes, at kravene til de gennemsnitlige typegodkendte CO<sub>2</sub>-udledninger i både 2020 og efter 1. januar 2021 er rettet mod fabrikanternes produktion af køretøjer typegodkendt som henholdsvis M1 og N1, og at fabrikanterne ingen indflydelse har på den konkrete registrering af køretøjerne i de enkelte medlemslande i EU.

Det betyder, at en bil der er typegodkendt som personbil (M1), men som f.eks. registreres som varebil på gule plader (efter ombygning), skal rapporteres med sin CO<sub>2</sub>-udledning som personbil – uanset at den er registreret som varebil. Tilsvarende gælder for en bil, der er typegodkendt som varebil (N1), men som registreres som personbil på hvide plader. Denne skal ligeledes rapporteres med sin CO<sub>2</sub>-udledning som varebil (N1) uanset registreringen som varebil i DMR.

#### *Movia*

Movia har ikke bemærkninger til gennemførelsesretsakten, men anfører vedrørende den praktiske håndtering af retsakten, at der bør anvendes standarder for data, og at det klart bør defineres, hvilke data der skal rapporteres videre. Movia anfører også, at det vil være en fordel, hvis afrapportering kan automatisere uden manuelle ad hoc beregninger og anden håndtering, der kræver indblanding af medarbejdere.



Movia forslår desuden, at data defineres i trafikkontrakterne, og at afrapportering fra operatør til Movia sker i et foruddefineret elektronisk format, da det vil gøre det nemt at indlæse ind i en database/Movias datawarehouse.

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

Sagen har været drøftet på flere virtuelle møder i Klimakomiteén. De af medlemsstaterne fremførte bemærkninger er imødekommet af Kommissionen, og det forventes, at der vil være flertal for forslaget i komitéen.

#### **9. Regeringens foreløbige, generelle holdning**

Regeringen støtter initiativer i EU, der kan bidrage til reducere drivhusgasudledningerne fra transportsektoren, og som samtidig ikke forvrider konkurrencen mellem EU's medlemsstater. Regeringen finder, at EU-initiativer til reduktion af drivhusgasudledninger er særligt relevante på transportområdet, hvor det er vanskeligt for mindre medlemsstater, der ikke selv producerer biler, at tage omkostningseffektive skridt til reduktion af bilers CO<sub>2</sub>-udledninger.

Regeringen støtter tiltag til at sikre, at typegodkendte biler overholder godkendte værdier for bl.a. brændstofforbrug og CO<sub>2</sub>-udledninger, idet regeringen finder det vigtigt, at data er retvisende. Regeringen støtter den af Kommissionen foreslåede model for indsamling af data om køretøjers faktiske brændstofforbrug og CO<sub>2</sub>-udledninger.

Regeringen agter at stemme for Kommissionens forslag til gennemførelsesafgørelse.

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

Sagen har ikke tidligere været forelagt for Folketingets Europaudvalg.