



**Miljøministeriet**  
Departementet

Folketingets Miljø- og Fødevarerudvalg

Den 17. maj 2024  
Sagsnummer: 2021-1298  
MIM62-24

./.

Vedlagt fremsendes til udvalgets orientering komiténotat om ændring af Kommissionens forordning (EU) 2017/1151 for så vidt angår emissionstypegodkendelsesprocedurer for lette personbiler og lette erhvervskøretøjer, der udelukkende kører på CO<sub>2</sub>-neutrale brændstoffer (komité-sag).

Forslaget forventes sat til afstemning i Den tekniske Komité for motorkøretøjer ultimo 2024.

Forslaget vurderes generelt at kunne have en lille negativ indvirkning på beskyttelsesniveauet, afhængigt af, om denne type køretøjer bliver udviklet og markedsført i Danmark og EU.

Regeringen agter at støtte forslaget. Såfremt der lægges op til at inkludere biobrændstoffer i definitionen af CO<sub>2</sub>-neutrale brændstoffer, agter Danmark at stemme imod forslaget, idet baggrunden for forslaget er at finde en måde, hvorpå en fortsat brug af e-fuels (PtX-brændstoffer) kan tillades.

Med venlig hilsen

Magnus Heunicke / Henrik Hedeman Olsen



Den 7. maj 2024  
MIM 62-24

## KOMITENOTAT TIL FOLKETINGETS EUROPAUDVALG

### **Om ændring af Kommissionens forordning (EU) 2017/1151 for så vidt angår emissionstypogodkendelsesprocedurer for lette personbiler og lette erhvervskøretøjer, der udelukkende kører på CO<sub>2</sub>-neutrale brændstoffer (komitésag)**

#### **KOM-dokument foreligger i udkast**

##### **Resumé**

*Kommissionen har fremsat forslag om emissionstypogodkendelsesprocedurer for lette personbiler og lette erhvervskøretøjer, der udelukkende kører på CO<sub>2</sub>-neutrale brændstoffer. Forslaget vurderes generelt at kunne have en lille negativ indvirkning på beskyttelsesniveauet, afhængigt af, om denne type køretøjer bliver udviklet og markedsført i Danmark og EU. Forslaget forventes sat til afstemning i Den tekniske Komité for motorkøretøjer ultimo 2024. Regeringen støtter generelt forslaget, da mulighed for fortsat brug af CO<sub>2</sub>-neutrale brændstoffer indgår i aftale mellem Rådet og Europa Parlamentet via CO<sub>2</sub>-krav for nye lette køretøjer. Regeringen agter på den baggrund at støtte forslaget. Såfremt der lægges op til at inkludere biobrændstoffer i definitionen af CO<sub>2</sub>-neutrale brændstoffer, agter Danmark at stemme imod forslaget, idet baggrunden for forslaget er at finde en måde, hvorpå en fortsat brug af e-fuels (PtX-brændstoffer) kan tillades.*

##### **Baggrund**

Kommissionen har fremsat forslag om ændring af Kommissionens forordning (EU) 2017/1151 for så vidt angår emissionstypogodkendelsesprocedurer for lette personbiler og lette erhvervskøretøjer, der udelukkende kører på CO<sub>2</sub>-neutrale brændstoffer (komitésag).

Baggrunden for forslaget er, at Rådet og Europa-Parlamentet i marts 2023 blev enige om CO<sub>2</sub>-krav for nye lette køretøjer, hvori der bl.a. blev lovfastsat et krav om at reducere nye person- og varebilers udledning med 100 pct. i 2035, hvilket reelt kun tillader nulemissionskøretøjer (el og brint).

Et enkelt land trak dog i sidste øjeblik sin støtte, hvorefter der var blokerende mindretal imod aftalen i Rådet. Mhp. at sikre opbakning til forslaget enedes Rådet om et kompromis, hvori der også efter 2035 kan typogodkendes køretøjer med en forbrændingsmotor, så længe de alene kan køre på CO<sub>2</sub>-neutrale brændstoffer af ikke-biologisk oprindelse (PtX-brændstoffer). Kommissionen fremkom i den

forbindelse med erklæring om, at man umiddelbart efter forordningens vedtagelse ville operationalisere dette element via fremsættelse af en gennemførelsesretsakt om typegodkendelse af nye person- og varebiler.

På baggrund heraf fremlagde Kommissionen d. 12. september 2023 et udkast til gennemførelsesretsakt om at tillade en ny type lette køretøjer, der udelukkende kan køre på PtX-brændstoffer, der således ikke inkluderer biobrændstoffer. Kommissionen definerer i forslaget CO<sub>2</sub>-neutrale brændstoffer som flydende og gasformige transportbrændstoffer af ikke-biologisk oprindelse (PtX-brændstoffer produceret på grøn strøm).

Forslaget er fremsat med hjemmel i artikel 5(3) og artikel 14(3) i Europa-Parlamentets og Rådets forordning 715/2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6), om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer (EØS-relevant tekst).

Forslaget behandles i en forskriftsprocedure med kontrol i Den tekniske Komité for motorkøretøjer. Hvis der er kvalificeret flertal for forslaget, forelægger Kommissionen forslaget for Rådet og Europa-Parlamentet med henblik på legalitetskontrol, der udtaler sig med henholdsvis kvalificeret og absolut flertal inden for 3 måneder. Kommissionen vedtager forslaget såfremt Rådet og Europa-Parlamentet tilslutter sig forslaget eller ikke har udtalt sig inden for tidsfristen. Opnås der ikke kvalificeret flertal i Den Stående Komité, forelægger Kommissionen sagen for Rådet, der udtaler sig med kvalificeret flertal inden for 2 måneder. Kommissionen underretter samtidig Europa-Parlamentet. Hvis Rådet vedtager forslaget eller ikke udtaler sig inden for fristen, skal forslaget sendes til Europa-Parlamentet til legalitetskontrol. Kommissionen vedtager forslaget, hvis Europa-Parlamentet ikke inden for en frist på 4 måneder har gjort indsigelse mod forslaget.

Forslaget forventes sat til afstemning på mødet i Den tekniske Komité for motorkøretøjer ultimo 2024.

### **Formål og indhold**

Nærværende forslag har til formål at sikre typegodkendelsesregler for køretøjer drevet af en forbrændingsmotor, der udelukkende kan køre på CO<sub>2</sub>-neutrale brændstoffer, herunder ift. udledning af luftforurening, definition af CO<sub>2</sub>-neutrale brændstoffer, regler mod manipulation, regler for test- og administrative procedurer samt informationsdokumenter.

Kommissionen foreslår, at lette køretøjer, der udelukkende kan køre på CO<sub>2</sub>-neutrale brændstoffer, skal designes og konstrueres således, at de ikke kan køre på andre typer brændstoffer med henblik på at undgå manipulation. Dette skyldes, at CO<sub>2</sub>-neutrale brændstoffer kræver en forbrændingsmotor, som med den nuværende teknologi, også kan anvende fossil benzin og diesel.

Med forslaget følger, at hvis forbrændingsmotoren er drevet med andre brændstoffer end CO<sub>2</sub>-neutrale brændstoffer, skal køretøjet være i stand til at detektere det og forhindre køretøjet i at starte, indtil det er drevet med et CO<sub>2</sub>-neutralt brændstof. Valget af teknologiske løsninger til sådanne brændstofmonitører og brændstofansporingsystemer bør, ifølge Kommissionen, være op til bilfabrikanterne.

Kommissionen foreslår, at køretøjer skal typegodkendes efter regler i euronormerne i forhold til udledning af luftforurening og fordampningsemissioner.

Forslaget medfører krav om, at der for lette køretøjer skal tilføjes oplysninger på CoC-dokumenterne (Certificate of Conformity – overensstemmelsesdokument), om at køretøjet udelukkende anvender CO<sub>2</sub>-neutralt brændstof – et ”Ja/Nej” felt.

Kommissionen henviser til direktiv (EU) 2018/2001 (direktivet om vedvarende energi) med hensyn til definition af CO<sub>2</sub>-neutrale brændstoffer, hvori der opnås minimumstærsklen for besparelser af drivhusgasemissioner på mindst 100 pct., beregnet i overensstemmelse med Kommissionens delegerede forordning (EU) 2023/1184 og Kommissionens delegerede forordning (EU) 2023/1185. CO<sub>2</sub>-neutrale brændstoffer defineres som flydende og gasformige transportbrændstoffer af ikke-biologisk oprindelse (renewable fuels of non-biological origin, RFNBO, som defineret i regi af VE-direktivet).

Herudover foreslår Kommissionen, at fabrikantens overensstemmelseskontrol efter ibrugtagning (in-service conformity) skal være passende til at bekræfte, at udstødningsemmissioner og fordampningsemmissioner effektivt begrænses i køretøjers normale levetid under normale kørselsforhold. Kontrollen skal også være egnet til at bekræfte, at brændstofovervågnings- og brændstofansporingssystemet fungerer efter hensigten og er funktionsdygtig i hele køretøjernes levetid.

Endeligt præciseres, at prøvninger, der udføres i forbindelse med markedsovervågning og produktionens overensstemmelse af disse køretøjer, skal omfatte en afprøvning af brændstofmonitoren og brændstofansporingssystemets funktion.

Der lægges op til, at reglerne vil træde i kraft 20 dage efter publicering af retsakten.

### **Europa-Parlamentets udtalelser**

Europa-Parlamentet vil få forelagt sagen som et led i forskriftsproceduren med kontrol med henblik på legalitetskontrol.

### **Nærhedsprincippet**

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

### **Gældende dansk ret**

Detailforskrifter for køretøjer indeholder henvisning til Europa Parlamentet og Rådets forordning nr. 2007/715/EF om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6), om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer, samt seneste ændringer.

Kommissionsforordningen har direkte retsvirkning for Danmark.

### **Konsekvenser**

#### *Lovgivningsmæssige konsekvenser*

En vedtagelse af forslaget har ingen lovgivningsmæssige konsekvenser.

Fsva. syn vurderes der i praksis ikke at være forskel til de gældende regler og praksis for hhv. gnist- og kompressionsmotorer (benzin og dieselmotorer) og forslaget medfører derfor ikke behov for ændringer i regler eller vejledning om syn.

## *Økonomiske konsekvenser*

### Erhvervsøkonomiske – og administrative konsekvenser

Forslaget vurderes ikke at medføre nævneværdige direkte erhvervsøkonomiske konsekvenser eller erhvervsadministrative konsekvenser, da der ikke er større bilfabrikanter i Danmark.

### Samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget er ikke ledsaget af en konsekvensanalyse. Kommissionen har på motorkomitemøde d. 4. oktober 2023 vurderet, at udviklingen af denne type køretøjer kun er på "idestadiet" for et antal virksomheder i EU.

Det vurderes umiddelbart, at forslaget i sin nuværende affattelse kun vil kunne finde anvendelse for bestemte typer nichekøretøjer, og at forslaget derfor ikke vil påvirke den strukturelle fremskrivning af bilbestanden i Danmark.

Samlet set vurderes der særdeles stor usikkerhed om, hvorvidt der vil blive udviklet denne type af lette køretøjer.

### Statsfinansielle konsekvenser

Forslaget vurderes ikke at have nævneværdige statsfinansielle konsekvenser.

Forslaget introducerer en ny type køretøj, som i regi af CO<sub>2</sub>-standarder antages at være "nulemissionskøretøjer". Forslaget vurderes derfor ikke at medføre administrative omkostninger for staten, da forslaget ikke indeholder krav om oprettelse af ny køretøjsart eller ny drivkrafttype i Køretøjsregisteret (DMR).

Forslaget vurderes ikke at have nævneværdige provenumæssige effekter. Det skyldes primært, at teknologien endnu ikke er udviklet og at den dermed ikke forventes at indtage en væsentlig plads i markedet for lette køretøjer som et alternativ til øvrige køretøjer, der er defineret som nulemissionskøretøjer i forhold til CO<sub>2</sub>-emission.

Der vurderes ikke at være nævneværdige konsekvenser for markedsovervågning. Kommissionen udstikker årligt en testplan for hvert enkelt medlemsland baseret på antallet af solgte biler året før. Nærværende forslag vurderes ikke at have konsekvenser for bilsalget.

### *Beskyttelsesniveauet og andre konsekvenser*

Forslaget skønnes potentielt at have lille negativ virkning for beskyttelsesniveauet i Danmark, idet der vil tillades salg af nye køretøjer med forbrændingsmotor også efter 2035 og disse køretøjer forsat vil have en udledning af både NOx og partikler. Konsekvensen for beskyttelsesniveauet vil afhænge af, om disse biler udvikles og i hvor stor en grad de vil blive markedsført i EU og Danmark.

## **Høring**

Forslaget har været i høring i Miljøspecialudvalget og i Specialudvalg for Transport fra den 30. oktober til 8. november 2023, hvor der er indkommet følgende syv eksterne høringssvar:

Danske Regioner og Trafikselskaberne i Danmark bemærker, at lette køretøjer forventes at være fuldt elektrificerede i 2035, hvilket et krav om brug af PtX samt detekteringsmekanisme i forbrændingsmotorer formodes at understøtte samt fremskynde.

Postnord kan tilslutte sig forslaget og har ikke yderligere bemærkninger til høringen.

DTL, Danske Vognmænd, støtter, at der gives mulighed for, at nulemissionskravet til nye personbiler og lette erhvervskøretøjer kan opfyldes ved at anvende CO<sub>2</sub>-neutrale brændstoffer. DTL ønsker i den forbindelse, at de CO<sub>2</sub>-neutrale brændstoffer ligeledes skal omfatte biobaserede CO<sub>2</sub>-neutrale brændstoffer. For at undgå omgåelse og snyd, er det vigtigt, at de detekteringssystemer, der skal forhindre brug af fossile brændstoffer, er robuste og ikke kan manipuleres eller ombygges.

Drivkraft Danmark finder, at forslaget understøtter en teknologineutral omstilling af transporten, da bilfabrikanter får mulighed for at producere og indregne nul-emissions biler, der udelukkende kan køre på CO<sub>2</sub>-neutrale brændstoffer. Drivkraft Danmark opfordrer til, at definitionen af CO<sub>2</sub> neutralt brændstof ændres, således at den flugter med VE-direktivets grænser for RFNBO og RCF (Direktiv 2023/2413 artikel 29.a) og hermed har en CO<sub>2</sub>-fortrængning over 70 pct. i stedet for Kommissionens forslag om 100 pct. CO<sub>2</sub>-neutral i et WtW perspektiv.

De Danske Bilimportører har ingen særlige bemærkninger til det foreliggende rammenotat. De Danske bilimportører er enige i, at muligheden for at kunne typegodkende lette køretøjer, der alene kører på CO<sub>2</sub>-neutrale brændstoffer, vil have en meget lille effekt på det samlede beskyttelsesniveau og at køretøjer udviklet til sådanne brændstoffer, vil udgøre en yderst begrænset andel af de nye lette køretøjer i 2035.

De danske bilimportører noterer, at regeringens holdning om at fastholde Kommissionens forslag til definition af CO<sub>2</sub>-neutralitet for de tilladte brændstoffer, dermed ikke reelt ændrer ved de allerede fastsatte krav om CO<sub>2</sub>-neutralitet for lette køretøjer i 2035.

RGO, Rådet for grøn omstilling, understreger, at de betragter Kommissionens forslag som unødvendig og meningsløs, da målet om 100% dekarbonisering i 2035 kan nås uden brug af forbrændingsmotorer. Herudover understreger RGO, at e-fuels på grund af den lave energieffektivitet udelukkende hører hjemme i de sektorer, hvor de er absolut nødvendige som i fly og skibe.

RGO anbefaler, at Danmark skal arbejde for en definition af CO<sub>2</sub>-neutrale brændstoffer baseret på RFNBOs og for ikke at øge klimabelastningen yderligere bør det sikres, at der bruges 100 pct. grøn strøm. Det noteres, at bruges alene de eksisterende retningslinjer, vil W2W-emmissionerne fra disse køretøjer være på omkring 63g/km, hvilket er modstrid med hele ideen om, at disse køretøjer skal levere det samme som nul-emissionsteknologierne. Hermed finder RGO, at biobrændstoffer under ingen omstændigheder bør indgå i definitionen.

RGO anbefaler, at disse køretøjer kun godkendes til speciel brug udenfor scope af CO<sub>2</sub>-kravene, fx i ambulancer og andre specialkøretøjer, at disse køretøjer ikke kan deklarerer som nul-emissionskøretøjer, der tillades i en nul-emissionszone eller lign. og endeligt, at disse køretøjer sikres mod manipulation i hele køretøjets levetid.

Erhvervsstyrelsens Område for Bedre Regulering (OBR) vurderer, at forslaget ikke medfører administrative konsekvenser for erhvervslivet i Danmark og har dermed ikke yderligere kommentarer.

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

En række lande må forventes at efterspørge, at biobrændstoffer også kan inkluderes i definitionen af hvilke brændstoffer, der kan kendetegne et køretøj, der alene kører på CO<sub>2</sub>-neutrale brændstoffer.

### **Regeringens generelle holdning**

Danmark har arbejdet aktivt for kravet om 100 pct. udfasning af nye fossile lette køretøjer fra 2035 ifm. revisionen af CO<sub>2</sub>-kravene til nye lette køretøjer.

Køretøjer med en forbrændingsmotor udleder luftforurening, uanset hvilket brændstof de anvender, og udledningen ser ikke ud til at falde, fordi man ikke opnår skærpselser af udledningsgrænseværdier med Euro 7. Regeringen finder det derfor vigtigt, at forslaget fastholdes CO<sub>2</sub>-neutralt, og støtter derved, at definitionen af CO<sub>2</sub>-neutrale brændstoffer i forslaget fastholdes.

Regeringen kan acceptere, at det fortsat vil være muligt at registrere nye lette køretøjer, der udelukkende kan køre på CO<sub>2</sub>-neutrale brændstoffer, under forudsætning af, at omgåelse ikke er muligt. Regeringen finder det således vigtigt, at reglerne udfærdiges således, at manipulation undgås.

Regeringen agter på den baggrund at støtte forslaget. Såfremt der lægges op til at inkludere biobrændstoffer i definitionen af CO<sub>2</sub>-neutrale brændstoffer, agter Danmark at stemme imod forslaget, idet biobrændstoffer ikke stemmer overens med formålet om at finde en måde, hvorpå en fortsat brug af e-fuels (PtX-brændstoffer) kan tillades. Regeringen kan acceptere et kompromis, hvor der frem til 2035 tillades typegodkendelse af nye lette køretøjer, der udelukkende kan køre på "kulstoffattige" e-fuels.

### **Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg**

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.