

## U 38/2026 rd

### **Statsrådets skrivelse till riksdagen om utkastet till kommissionens genomförandeförordning om insamling av uppgifter om koldioxidutsläpp från tunga fordon vid verklig körning**

I enlighet med 96 § 2 mom. i grundlagen översänds till riksdagen kommissionens utkast till genomförandeförordning som ska fastställa bestämmelser om tillämpning av Europaparlamentet och rådets förordning (EU) 2019/1242 vad gäller närmare förfaranden för insamling av uppgifter om koldioxidutsläpp från tunga fordon vid verklig körning samt en promemoria om förslaget.

Helsingfors den 4 juni 2026

Kommunikationsminister Lulu Ranne

Specialsakkunnig Sara Österberg

**UTKAST TILL KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING OM  
INSAMLING AV UPPGIFTER OM KOLDIOXIDUTSLÄPP FRÅN TUNGA FORDON  
VID VERKLIG KÖRNING****1 Bakgrund**

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1242 av den 20 juni 2019 om fastställande av normer för koldioxidutsläpp från nya tunga fordon (nedan *förordningen om gränsvärden för koldioxidutsläpp från tunga fordon*) anger målen för gränsvärdena för koldioxid för tillverkarna av nya tunga fordon.

Enligt förordningen om gränsvärden för koldioxidutsläpp från tunga fordon ska kommissionen övervaka och bedöma om de värden för koldioxidutsläpp och energiförbrukning som fastställs inom ramen för förordning (EG) nr 595/2009 är representativa för verklig körning. Vidare ska kommissionen regelbundet samla in uppgifter om koldioxidutsläpp och energiförbrukning vid verklig körning med tunga fordon som använder ombordenheter för övervakning av bränsle- och/eller energiförbrukningen. Kommissionen har genom förordningen bemyndigats att anta genomförandeakter om närmare förfaranden för insamling och behandling av uppgifter vid verklig körning.

Kommissionen har inlett ett offentligt samråd om genomförandeförordningen om insamling av uppgifter om koldioxidutsläpp från tunga fordon vid verklig körning 17.4-15.5.2026 och härvid offentliggjort ett utkast till genomförandeförordning i tjänsten Kom med synpunkter.<sup>1</sup> Avsikten är att klimatförändringskommittén (*Climate Change Committee*) ska behandla och rösta om utkastet till genomförandeförordning sommaren 2026. Eftersom avsikten är att ärendet på unionsnivå behandlas i brådskande ordning efter att kommissionen lagt fram förslaget för kommittologiförfarandet, översänds till riksdagen redan i detta skede en U-skrivelse om utkastet till genomförandeförordning.

Bestämmelser om ett motsvarande förfarande för personbilar och lätta nyttofordon finns i genomförandeordning (EU) 2021/392 (nedan ”genomförandeförordningen om lätta fordon”), om vilken statsrådet överlämnat till riksdagen U-skrivelse U 37/2020 rd.

**2 Förslagets syfte**

Det föreslås att genomförandeförordningen innehåller bestämmelse om förfaranden för uppgifter vid verklig körning, för att kommissionen ska kunna bedöma om värdena för koldioxidutsläpp och energiförbrukning hos tunga fordon är representativa. Syftet är att genomföra det i förordningen om gränsvärden för koldioxidutsläpp från tunga fordon fastställda

---

<sup>1</sup> Kommissionens tjänst Kom med synpunkter: [https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14357-Lastbilars-bransleforbrukning-vid-verklig-korning-och-nyttolast-forfarande-for-insamling-och-behandling-av-uppgifter\\_sv](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14357-Lastbilars-bransleforbrukning-vid-verklig-korning-och-nyttolast-forfarande-for-insamling-och-behandling-av-uppgifter_sv)

kravet på insamling av uppgifter vid verklig körning genom att utfärda bestämmelser om närmare förfaranden för insamling av uppgifter.

Genom övervakning av utsläppen vid körning kan man bedöma genomslaget av gränsvärdena för koldioxidutsläpp samt tillhandahålla allmänheten information om fordons verkliga utsläpp och bränsleförbrukning. Med hjälp av uppgifterna kan kommissionen säkerställa att fordons koldioxidutsläpp som fastställts med Vecto-simuleringar (verktyg för beräkning av ett tungt fordons koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning) i enlighet med förordning (EG) nr 595/2009 och dess genomförandeåtgärder är över tid fortfarande representativa för de verkliga koldioxidutsläppen vid körning.

### **3 Förslagets huvudsakliga innehåll**

I och med genomförandeförordningen ska medlemsstaterna från och med den 1 januari 2028 samla in uppgifter om de verkliga koldioxidutsläppen och energiförbrukningen hos tunga fordon som en del av periodisk provning i enlighet med det så kallade direktivet om fordonsprovning 2014/45/EU. Uppgifterna ska samlas in om nya tunga fordon som registrerats från och med 2027-07-01 och som är utrustade med en anordning för ombordövervakning av bränsle- och energiförbrukning (OBFCM-anordning) i enlighet med genomförandeförordning (EU) 2025/2161.

För att kommissionen ska kunna bedöma om värdena för koldioxidutsläpp och energiförbrukning är representativa för verklig körning, ska medlemsstaterna från och med 2028 rapportera dessa uppgifter till kommissionen årligen, senast den 30 november.

Genomförandeförordningen ska också innehålla bestämmelser om skydd av personuppgifter i relation till EU:s dataskyddsreglering. Uppgifterna ska samlas in tillsammans med fordonets identifieringsmärkning (VIN), som anses vara en personuppgift, då den hänför sig till ett fordon som ägs av en fysisk person och den registeransvarige har metoder för att identifiera ägaren. De organ eller inrättningar som ansvarar för provning av trafiksäkerheten ska med avseende på insamling och behandling av fordons identifieringsmärkningar anses vara registeransvarig med avseende på dessa uppgifter i den bemärkelse som avses i artikel 4.7 i EU:s dataskyddsförordning (EU) 2016/679 och de ska tillhandahålla information till fordonsägarna i enlighet med artikel 13 i den förordningen. Då fordonets identifieringsmärkning tillsammans med uppgifterna om verklig körning erhålls indirekt från fordonsägarna, ska medlemsstaterna, i egenskap av registeransvariga, lämna information i enlighet med artikel 14 i dataskyddsförordningen.

### **4 Förslagets rättsliga grund och förhållande till proportionalitets- och subsidiaritetsprinciperna**

#### **4.1 Rättslig grund**

Enligt artikel 291.2 i EUF-fördraget ska kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter genom unionens rättsligt bindande akter, om det krävs enhetliga villkor för genomförande av dessa akter (genomförandeförordningar). Kommissionens befogenhet att utfärda den aktuella genomförandeförordningen baserar sig på artikel 12.4 i förordningen om gränsvärden för koldioxidutsläpp från tunga fordon där kommissionen tilldelats befogenhet att genom genomförandeaakter anta närmare förfaranden för insamling och behandling av uppgifter om koldioxidutsläpp och energiförbrukning hos tunga fordon vid verklig körning. Genomförandeaakterna antas genom granskningsförfarandet enligt artikel 5 i förordningen om kommittéförfarande (EU) 182/2011. Kommittén antar sitt yttrande med

kvalificerad majoritet. Om kommittén inte avger något yttrande får kommissionen inte anta förslaget till genomförandeakt, varvid artikel 5.4.3 i förordningen om kommittéförfarande ska tillämpas.

Statsrådet anser att den rättsliga grunden för kommissionens utkast är korrekt.

#### **4.2 Subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna**

Subsidiaritetsprincipen enligt artikel 5.3 i fördraget om Europeiska unionen (EU-fördraget) är endast tillämplig på områden där unionen inte har exklusiv befogenhet. Enligt proportionalitetsprincipen ska unionens åtgärder till innehåll och form inte gå utöver vad som är nödvändigt för att nå målen i fördragen (artikel 5.4 i EU-fördraget).

Kommissionens utkast till genomförandeförordning avser ett område där unionen inte har exklusiv behörighet och därmed är subsidiaritetsprincipen tillämplig till denna del. Eftersom genomförandeförordningen inte är en lagstiftningsakt i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, omfattas den inte av de krav på att involvera de nationella parlamenten i antagandet av lagstiftningsåtgärder som fastställs i protokoll nr 1 och nr 2 till Lissabonfördraget. Målen för förslaget kan inte i tillräcklig utsträckning uppnås av endast medlemsstaterna, eftersom klimatförändringen och koldioxidutsläppen från transporter är ett gränsöverskridande problem. Effekten av de mål för minskning av koldioxidutsläppen som fastställs i förordningen beror i hög grad på hur representativa de metoder som används för att fastställa koldioxidutsläppen är för de verkliga utsläppen vid körning. Det mest tillförlitliga sättet att verifiera representativiteten av de vid typgodkännandet fastställda värdena för koldioxidutsläpp och energiförbrukning hos tunga fordon jämfört med verklig körning är att använda data från ombordenheter för övervakning av bränsle- och/eller energiförbrukningen. Kommissionens förslag till genomförandeförordning är motiverad och proportionell med hänsyn till konsekvenserna av EU:s koldioxidutsläpp från transporter och de föreslagna skyldigheterna för medlemsstaterna att samla in och behandla data om förbrukningen.

Statsrådet anser att förslaget är förenligt med subsidiaritetsprincipen och proportionalitetsprincipen.

### **5 Förslagets konsekvenser**

#### **5.1 Konsekvenser för lagstiftningen**

Genomförandeförordningen är direkt tillämplig i medlemsstaterna. Eftersom den gällande nationella lagstiftningen saknar bestämmelser om insamling av uppgifter om koldioxidutsläpp från tunga fordon vid verklig körning, skulle kommissionens utkast till genomförandeförordning föranleda kompletterande ändringar i den nationella lagstiftningen.

Motsvarande förfarande enligt genomförandeförordningen för lätta fordon sattes i kraft 2023 genom en ändring av fordonslagen (493/2023; RP 291/2022 rd). Till den lagen fogades en ny paragraf 152 a § som innehåller bestämmelser om insamling av förbrukningsuppgifter från lätta fordon i samband med periodisk besiktning och om lämnande av uppgifterna till kommissionen. Fordonslagen skulle behöva ändras så att den även omfattar insamling av uppgifter om tunga fordon.

Enligt 25 § i lagen om fordonsbesiktningsverksamhet (957/2013) får Transport- och kommunikationsverket meddela föreskrifter om de lokaler samt de anordningar och den utrustning som ska användas för besiktningar. Transport- och kommunikationsverkets föreskrift

om besiktningsställets lokaler och anordningar (TRAFICOM/381873/03.04.03.00/2022) behöver med anledning av genomförandeförordningen ändras så att de företag som utför besiktning av fordon som avses i förordningen ska ha sådana anordningar och sådan utrustning som krävs för insamling av de uppgifter som avses i förordningen i samband med periodisk besiktning.

## **5.2 Konsekvenser för ekonomin och marknaden**

Ifall förordningen antas i den form som kommissionen föreslår, behöver besiktningsföretagen uppdatera sina anordningar och sin utrustning samt utveckla de informationssystem som de administrerar, vilket medför kostnader. Besiktningsföretagen får också kostnader av anskaffning av nya läsare av omborrdiagnosystem, det vill säga OBD-läsare, eller uppdatering av befintlig utrustning. Eftersom det enligt utkastet till förordning är obligatoriskt att samla in förbrukningsuppgifter och det inte går att vägra att göra det, är det möjligt att besiktningsföretagen överför den eventuella kostnadsökningen till priserna på periodisk besiktning av tunga fordon. I detta skede går det inte att göra exaktare kostnadsberäkningar, men kostnaden per besiktning torde inte vara stor. Vid ikraftträdandet av genomförandeförordningen om lätta fordon hade utrustningsleverantörer svårigheter med att leverera ny utrustning till besiktningsföretag eller uppdatera befintlig utrustning.

Insamling av förbrukningsuppgifter är en uppgift som avses i 1 § i lagen om tillsynsavgift för besiktningsverksamheten (960/2013). Ändringen medför Transport- och kommunikationsverket ökande kostnader för besiktningsverksamheten. Dessa kostnader bör täckas med tillsynsavgiften för besiktningsverksamheten som regleras genom nämnda lag.

## **5.3 Miljökonsekvenser**

Utkastet till kommissionens genomförandeförordning skulle ha positiva konsekvenser för miljön, genom att data om bränsle- och energiförbrukningen vid körning gör det möjligt att bättre övervaka hur väl de förbrukningsvärden som uppgetts i fordonets typgodkännande stämmer överens med förbrukningen vid verklig körning. Kommissionen skulle förfoga över ett tillräckligt dataunderlag för att verifiera att fordonets koldioxidutsläpp som fastställts genom Vecto-simulering i enlighet med förordning (EG) nr 595/2009 och dess genomförandeåtgärder fortfarande över tid är representativa för koldioxidutsläppen vid verklig körning hos samtliga tillverkare, och i synnerhet hur uppgifterna kan användas för att övervaka differensen mellan koldioxidutsläppen enligt Vecto-simulering respektive de uppmätta koldioxidutsläppen vid verklig körning samt i förekommande fall förhindra att differensen ökar.

## **5.4 Administrativa konsekvenser**

Kommissionens utkast till genomförandeförordning skulle kräva utveckling av informationssystemen på Transport- och kommunikationsverket. Detta inbegriper såväl utveckling av verkets egna system som deltagande i kommissionens systemutveckling för översändning av uppgifter till Europeiska miljöbyrån. Verket kan använda sig av delar av applikationen och processen som tagits fram för lätta fordon. Förfarandet för datainsamling och innehållet som föreslås för tunga fordon avviker visserligen på väsentliga punkter från motsvarande för lätta fordon, vilket innebär att det med säkerhet uppstår kostnader för systemutveckling. Enligt preliminära beräkningar kan kostnaderna uppgå till några tiotals tusen.

Utvecklingen och administrationen av systemet och processen kommer också att kräva en arbetsinsats på Transport- och kommunikationsverket. Under utvecklingen av systemet och processen krävs en större arbetsinsats än för den årliga rapporteringen efter att förordningen

trätt i kraft. Systemadministrationen och rapporteringen av uppgifter i enlighet med genomförandeförordningen om lätta fordon kräver för närvarande på Transport- och kommunikationsverket cirka 10 dagsverken per år. Enligt preliminära beräkningar skulle kommissionens utkast till förordning om tunga fordon leda till en ökning av arbetsbördan med ungefär hälften.

## **6 Förslagets förhållande till grundlagen samt till de grundläggande fri- och rättigheterna och de mänskliga rättigheterna**

Regleringen bedöms inte ha några betydande konsekvenser i förhållande till grundlagen och de grundläggande fri- och rättigheterna och de mänskliga rättigheterna.

Effekten av de mål för minskning av koldioxidutsläppen som fastställs i förordningen om gränsvärden för koldioxidutsläpp från tunga fordon beror i hög grad på hur representativa de metoder som används för att fastställa koldioxidutsläppen är för de verkliga utsläppen vid körning. Därmed kan utkastet till genomförandeförordning anses respektera de grundläggande rättigheterna enligt EU:s stadga om de grundläggande rättigheterna och i synnerhet främja målet om miljöskydd enligt artikel 37 i stadgan samt främja de grundläggande miljö rättigheterna och allas rätt till en sund miljö enligt 20 § i grundlagen.

Grundlagens 10 § innehåller bestämmelser om skyddet för privatlivet. Enligt den föreslagna genomförandeförordningen ska uppgifterna samlas in tillsammans med fordonets identifieringsmärkning (VIN), som anses vara en personuppgift, då den hänför sig till ett fordon som ägs av en fysisk person och den registeransvarige har metoder för att identifiera ägaren. Förslaget omfattar dock inte behandling av särskilda kategorier av personuppgifter eller av uppgifter som ska anses vara känsliga i konstitutionellt hänseende. Enligt bestämmelserna i 18 § har var och en i enlighet med lag rätt att skaffa sig sin försörjning genom arbete, yrke eller näring som han eller hon valt fritt. Det kan antas vara sannolikt att de föreslagna skyldigheterna för övervakning och rapportering av förbrukningsvärdena vid körning påverkar besiktningstillfällenas möjligheter till affärsverksamhet, om de blir tvungna att skaffa nya anordningar och ny utrustning. Då kan förslaget få konsekvenser för näringsfriheten enligt 18 § och egendomsskyddet enligt 15 § grundlagen. Förmodligen leder tillämpning av förordningen och de nya skyldigheterna till att driftkostnaderna för besiktningstillfällena ökar på kort sikt.

## **7 Ålands behörighet**

Genomförandeförordningens syfte med att samla in uppgifter om koldioxidutsläpp vid verklig körning baserar sig främst på miljöhänsyn, men de föreslagna skyldigheterna berör entiteter som utför fordonsbesiktning. Enligt 18 § 21 punkten i självstyrelselagen för Åland (1144/1991) har landskapet lagstiftningsbehörighet i fråga om vägtrafik och enligt 10 punkten i samma paragraf i fråga om bland annat natur- och miljövärd.

## **8 Behandling av förslaget i Europeiska unionens institutioner och de övriga medlemsstaternas ståndpunkter**

Kommissionen avser att framlägga utkastet till genomförandeförordning för expertgruppen för utarbetande och genomförande av politik för koldioxidutsläpp från vägfordon (*Expert Group for policy development and implementation of CO2 from road vehicles*) 2026-05-28. Finland representeras i kommittén av Transport- och kommunikationsverket.

Därefter ska förslaget överräckas till klimatförändringskommittén (*Climate Change Committee*) och presenteras på kommitténs sammanträde den 15 juni 2026. Kommittén är tänkt att rösta om genomförandeförordningen eventuellt i slutet av juni, men någon närmare tidsplan för detta är inte känd.

## **9 Nationell behandling av förslaget**

Statsrådets skrivelse har beretts vid kommunikationsministeriet. Vid utarbetandet av skrivelsen har man också använt sig av sakkunnigsynpunkter från Transport- och kommunikationsverket.

Utkastet till U-skrivelse behandlades genom ett skriftligt förfarande i sektionen Transporter (EU 22) under kommittén för EU-ärenden den 21–22 maj 2026.

Synpunkter på kommissionens utkast till förordning har också inhämtats från samarbetsgruppen för besiktningensbranschen vid Transport- och kommunikationsverket.

Med anledning av förordningen om gränsvärden för koldioxidutsläppen från tunga fordon och ändringarna av densamma har statsrådet lämnat till riksdagen U-skrivelserna U 48/2018 rd, U 128/2022 rd och U 25/2026 rd.

## **10 Statsrådets ståndpunkt**

Statsrådet anser att målsättningen för kommissionens utkast till genomförandeförordning är i princip lovvärda och förenliga med de mål som fastställts i förordningen om gränsvärden för koldioxidutsläppen från tunga fordon. Det är viktigt att man inom EU bättre än för närvarande kan verifiera överensstämmelsen mellan uppgifterna om fordons koldioxidutsläpp och energiförbrukning i typgodkännandet respektive vid verklig körning. Statsrådets syn är att kommissionen framöver skulle kunna utreda möjligheten att införa ett system som är effektivt med tanke på den administrativa bördan och kostnaderna genom att uppgifterna inhämtas direkt från tillverkarna eller på annat sätt med hjälp av befintliga system och metoder för informationsförmedling. Statsrådet kan ändå acceptera att uppgifter i detta skede samlas in i samband med periodisk besiktning, på motsvarande sätt som redan är fallet med lätta fordon.

Statsrådet anser att kommissionen har föreslagit en stram tidsplan för det nationella genomförandet. Enligt statsrådets uppfattning kräver de nya skyldigheterna för insamling av uppgifter i samband med periodisk besiktning en tillräckligt lång övergångstid, för att både myndigheterna och besiktningensbranschen ska hinna förbereda sig för omställningen.

Statsrådet ser det som positivt att kommissionens utkast till genomförandeförordning också tar hänsyn till skyddet av personuppgifter tillgodoses vid insamlingen av uppgifter om fordon vid verklig körning. Visserligen bör man fästa avseende vid att den rättsliga grunden för behandlingen av personuppgifter är tydlig och välavgränsad.

Statsrådet anser att det vore skäl att utreda möjligheten att till genomförandeförordningen foga möjligheten för fordonsägare att vägra lämna ut uppgifter, på samma sätt som i motsvarande reglering av lätta fordon.