

Lagrådsremiss

Övervakning och rapportering av uppgifter om verkliga utsläpp från vissa fordon

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 10 november 2022

Romina Pourmokhtari

Maria Jonsson
(Miljödepartementet)

Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

I lagrådsremissen lämnas förslag till de ändringar i fordonslagen (2002:574) som krävs för att Sverige ska fullgöra sina skyldigheter enligt kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/392 av den 4 mars 2021 om övervakning och rapportering av uppgifter om koldioxidutsläpp från personbilar och lätta nyttofordon i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/631 och om upphävande av genomförandeförordningarna (EU) nr 1014/2010, (EU) nr 293/2012, (EU) 2017/1152 och (EU) 2017/1153 (genomförandeförordningen). Det föreslås att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om besiktningsorganens insamling och hantering av sådana uppgifter om bland annat bränsle- och energiförbrukning vid verklig körning som avses i artikel 10 i genomförandeförordningen.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 april 2023.

Innehållsförteckning

1	Beslut	3
2	Lagtext	4
3	Ärendet och dess beredning	8
4	EU-mål för koldioxidutsläpp	8
5	Föreskrifter om insamling och hantering av uppgifter	9
6	Ikraftträdande	11
7	Konsekvenser	11
	7.1 Konsekvenser för staten	11
	7.2 Konsekvenser för kommunerna	12
	7.3 Konsekvenser för företag	12
	7.4 Konsekvenser för enskilda	13
	7.5 Konsekvenser för miljön och människors hälsa	13
8	Författningskommentar	14
Bilaga 1	Sammanfattning av promemorian Övervakning och rapportering av uppgifter om verkliga utsläpp från vissa fordon	17
Bilaga 2	Lagförslaget i promemorian	18
Bilaga 3	Förteckning över remissinstanserna	21

1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till lag om ändring i fordonslagen (2002:574).

2 Lagtext

Regeringen har följande förslag till lagtext.

Förslag till lag om ändring i fordonslagen (2002:574)

Härigenom föreskrivs att 1 kap. 1 § och 5 kap. 8 § fordonslagen (2002:574) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

1 §¹

Denna lag innehåller bestämmelser om

1. kontroll av fordon samt därtill hörande system, komponenter och separata tekniska enheter,
2. kontroll av fordons last,
3. kontroll av färdskrivare, taxameter och sådan särskild utrustning för taxifordon som avses i 2 b kap. 1 § taxitrafiklagen (2012:211) och kontroll av användningen av dessa, samt
4. den verksamhet som bedrivs av besiktningsorgan på fordonsområdet.

Lagen innehåller dessutom bemyndiganden att meddela föreskrifter i dessa ämnen samt om fordons beskaffenhet och utrustning.

I denna lag finns även bestämmelser som kompletterar

1. Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013 av den 5 februari 2013 om godkännande och marknadskontroll av jordbruks- och skogsbruksfordon,
2. Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 av den 15 januari 2013 om godkännande av och marknadskontroll för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar,
3. Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 av den 30 maj 2018 om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, om ändring av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 samt om upphävande av direktiv 2007/46/EG, och
4. Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1020 av den 20 juni 2019 om marknadskontroll

3. Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 av den 30 maj 2018 om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, om ändring av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 samt om upphävande av direktiv 2007/46/EG,
4. Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1020 av den 20 juni 2019 om marknadskontroll

och överensstämmelse för produkter och om ändring av direktiv 2004/42/EG och förordningarna (EG) nr 765/2008 och (EU) nr 305/2011.

och överensstämmelse för produkter och om ändring av direktiv 2004/42/EG och förordningarna (EG) nr 765/2008 och (EU) nr 305/2011, och

5. kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/392 av den 4 mars 2021 om övervakning och rapportering av uppgifter om koldioxidutsläpp från personbilar och lätta nyttofordon i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/631 och om upphävande av genomförandeförordningarna (EU) nr 1014/2010, (EU) nr 293/2012, (EU) 2017/1152 och (EU) 2017/1153.

5 kap.

8 §²

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om fordons beskaffenhet och utrustning.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om de kontrollformer som avses i denna lag när det gäller

1. kontrollens omfattning och besiktningens organens verksamhet,
2. förutsättningarna för godkännande vid kontroll,
3. förelägganden och körförbud,
4. förutsättningarna för att bruka vissa fordon,
5. utbildnings- och kompetenskrav för
 - a) besiktningstekniker, och
 - b) polismän och bilinspektörer som utför kontroller enligt 2 kap. 10 och 12 §§, och
6. avgifter.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. registrering, ibruktagande, försäljning, saluföring och användning av fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter, fordonsdelar och annan utrustning till fordon,

2. att ett nationellt typgodkännande av fordon ska upphöra att gälla när nya krav som är tillämpliga på den godkända fordonstypen, varianten eller versionen blir obligatoriska,

3. tillverkarens tillhandahållande av information och dokumentation om fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter,

4. tillsynen över *efterlevnaden* av denna lag och av föreskrifter som *fattningar* följs: 4. tillsynen över att dessa för-

² Senaste lydelse 2020:532.

har meddelats med stöd av lagen *och över efterlevnaden av* Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013 av den 5 februari 2013 om godkännande och marknads kontroll av jordbruks- och skogsbruksfordon, *av* Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 av den 15 januari 2013 om godkännande av och marknads kontroll för två- och trehjuliga fordon och fyrhjuliga fordon *och av* Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 av den 30 maj 2018 om godkännande av och marknads kontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, om ändring av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 samt om upphävande av direktiv 2007/46/EG,

a) denna lag och de föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen,

b) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013 av den 5 februari 2013 om godkännande och marknads kontroll av jordbruks- och skogsbruksfordon,

c) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 av den 15 januari 2013 om godkännande av och marknads kontroll för två- och trehjuliga fordon och fyrhjuliga fordon, och

d) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 av den 30 maj 2018 om godkännande av och marknads kontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, om ändring av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 samt om upphävande av direktiv 2007/46/EG,

5. skyldighet för besiktningsorganen att rapportera genomförande och utfall av fordonsbesiktningar och de uppgifter som i övrigt behövs för att Transportstyrelsen och Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll ska kunna fullgöra sina tillsynsuppgifter enligt 5 kap. 3 a §,

6. avgifter för Transportstyrelsens tillsyn enligt 5 kap. 3 a–3 c §§ och för ärendehandläggning enligt denna lag och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen, *samt om*

6. avgifter för Transportstyrelsens tillsyn enligt 5 kap. 3 a–3 c §§ och för ärendehandläggning enligt denna lag och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen,

7. avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013, Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 och Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858.

7. avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013, Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 och Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858, *och*

8. *besiktningsorganens insamling och hantering av sådana uppgifter som avses i artikel 10 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/392.*

Denna lag träder i kraft den 1 april 2023.

3 Ärendet och dess beredning

Genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/631 av den 17 april 2019 om fastställande av normer för koldioxidutsläpp för nya personbilar och för nya lätta nyttofordon och om upphävande av förordningarna (EG) nr 443/2009 och (EU) nr 510/2011 (förordningen om nya bilars koldioxidutsläpp) fastställs ett EU-mål för koldioxidutsläppen från hela flottan av nya personbilar och lätta lastbilar som registreras per år i EU. Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/392 av den 4 mars 2021 om övervakning och rapportering av uppgifter om koldioxidutsläpp från personbilar och lätta nyttofordon i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/631 och om upphävande av genomförandeförordningarna (EU) nr 1014/2010, (EU) nr 293/2012, (EU) 2017/1152 och (EU) 2017/1153 (genomförandeförordningen) fastställer förfaranden för övervakning och rapportering av uppgifter om dessa fordon och innebär att medlemsstaterna ska samla in uppgifter om bränsle- och energiförbrukning vid verklig körning och rapportera dessa till kommissionen.

Transportstyrelsen lämnade förslag till de ändringar som är nödvändiga med anledning av genomförandeförordningen (M2022/00446). Utifrån dessa tog Miljödepartementet fram promemorian Övervakning och rapportering av uppgifter om verkliga utsläpp från vissa fordon. En sammanfattning av promemorian finns i *bilaga 1*. Promemorians lagförslag finns i *bilaga 2*.

Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 3*. Remissvaren finns tillgängliga i Miljödepartementet (M2022/01112).

4 EU-mål för koldioxidutsläpp

I EU finns sedan 2009 bestämmelser om särskilda krav för koldioxidutsläpp från både personbilar och lätta lastbilar med en totalvikt på högst 3,5 ton. Kraven finns i förordningen om nya bilars koldioxidutsläpp och är utformade som bindande utsläppsmål, riktade mot samtliga fordons-tillverkare, som skärps successivt. Kraven började tillämpas fullt ut från 2015 för personbilar och 2017 för lätta lastbilar. Lagstiftningen har varit mycket betydelsefull för den minskning av genomsnittliga koldioxidutsläpp från lätta fordon som skett de senaste åren. För närvarande förhandlar rådet och Europaparlamentet om en skärpning av kraven som innebär att koldioxidutsläppen från lätta fordon ska sänkas till noll från 2035.

För att möjliggöra övervakning av verklig förbrukning och koldioxidutsläpp gäller enligt EU-bestämmelserna också från och med 2021 att nya personbilar ska utrustas med standardiserade förbrukningsmätare,

OBFCM (On-Board Fuel Consumption Meter). Kravet kommer att införas ett år senare för lätta lastbilar. Det medför att varje fordon på ett standardiserat sätt ska lagra uppgifter om förbrukat bränsle och körsträcka under fordonets livstid. Laddbara hybrider ska även lagra uppgifter om elenergiförbrukning.

Enligt artikel 12 i förordningen om nya bilars koldioxidutsläpp ska kommissionen samla in uppgifter om personbilars och lätta nyttofordons bränsle- eller energiförbrukning vid verklig körning som registreras av ombordsystem för övervakning av bränsle- och energiförbrukning. Syftet med insamlingen är att kommissionen ska kunna övervaka och bedöma hur väl de värden för koldioxidutsläpp och bränsle- eller energiförbrukning som har fastställts i enlighet med det officiella provningsförfarandet enligt den EU-rättsliga regleringen om typgodkännande av motorfordon återspeglar värdena vid verklig körning. Skillnaden mellan utsläppen samt bränsle- eller energiförbrukning vid verklig körning och motsvarande typgodkännandevärden ska övervakas för att fastställa hur den utvecklar sig över tid, både för att övervaka hur effektiva normerna för koldioxidutsläppen är för att minska koldioxidutsläppen från fordon och för att informera allmänheten (jfr skäl 6 i genomförandeförordningen).

I genomförandeförordningen fastställs närmare bestämmelser om förfarandena för medlemsstaternas och tillverkarnas övervakning och rapportering av uppgifter om koldioxidutsläpp från nya personbilar och lätta nyttofordon samt uppgifter om dessa fordons bränsle- eller energiförbrukning vid verklig körning. Det införs krav på att uppgifter om fordonets verkliga förbrukning ska läsas av och rapporteras till kommissionen. Uppgifterna ska lämnas från både medlemsstaterna och fordonstillverkarna.

De uppgifter som medlemsstaterna ska rapportera ska läsas av i samband med att fordonet genomgår en trafiksäkerhetsprovning enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/45/EU av den 3 april 2014 om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet och om upphävande av direktiv 2009/40/EG, dvs. vid varje periodisk kontrollbesiktning.

Medlemsstaterna ska säkerställa att data ska kunna läsas ut från fordon vid en kontrollbesiktning från den 20 maj 2023.

5 Föreskrifter om insamling och hantering av uppgifter

Regeringens förslag: Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om besiktningsorganens insamling och hantering av uppgifter om personbilars och lätta nyttofordons bränsle- eller energiförbrukning vid verklig körning.

I fordonslagen ska det införas en upplysning om att det i lagen finns kompletterande bestämmelser till genomförandeförordningen.

Förslaget i promemorian överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna tillstyrker förslaget eller har inget att invända mot det.

Skälen för regeringens förslag: I artikel 10 i genomförandeförordningen finns bland annat bestämmelser om att medlemsstaterna ska säkerställa att de organ eller institutioner som avses i artikel 4.2 i Europaparlamentet och rådets direktiv 2014/45/EU samlar in uppgifter om bränsle- och energiförbrukning vid verklig körning samt fordonens identifieringsnummer, VIN-nummer. Regleringen rör nya personbilar och nya lätta nyttofordon som registreras från och med den 1 januari 2021 och som är utrustade med ombordsystem för övervakning av bränsle- och energiförbrukning.

De skyldigheter som följer av artikel 10 medför bland annat att besiktningsorganen ska samla in uppgifterna samt rapportera dem till ansvarig myndighet som i sin tur ska hantera uppgifterna och sammanställa den rapport som ska lämnas till kommissionen. Medlemsstaterna ska säkerställa att säkra kommunikationsvägar används.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om de kontrollformer som avses i fordonslagen, bland annat vad gäller kontrollens omfattning och besiktningsorganens verksamhet (5 kap. 8 § andra stycket 1 fordonslagen). En kontrollbesiktning innebär att ett fordon kontrolleras så att det inte har försämrats i otillåten grad samt att det uppfyller föreskrivna krav till skydd för liv och hälsa (2 kap. 9 § fordonslagen). Avläsning av fordons verkliga bränsleförbrukning kan mot den bakgrunden inte anses vara ett moment som omfattas av kontrollbesiktningen, även om det ska genomföras samtidigt som denna. Det finns således inget bemyndigande i fordonslagen som omfattar föreskrifter om hur insamlingen av de uppgifter som avses i artikel 10 i genomförandeförordningen ska gå till. Det behövs också föreskrifter rörande besiktningsorganens skyldighet att rapportera uppgifterna till ansvarig myndighet.

Liksom när det gäller liknande föreskrifter enligt fordonslagen bör de nu aktuella föreskrifterna meddelas på lägre nivå än lag. Därför behövs ett nytt bemyndigande som ger regeringen, eller den myndighet som regeringen bestämmer, möjlighet att meddela sådana föreskrifter. Regeringen kan då ge Transportstyrelsen bemyndigande att meddela de föreskrifter som krävs.

I fordonslagen finns en inledande bestämmelse om vad lagen innehåller (1 kap. 1 §). Sedan tidigare ges där upplysningar om att lagen innehåller kompletterande bestämmelser till vissa EU-förordningar. Det bör därför införas en upplysning om att fordonslagen innehåller kompletterande bestämmelser även till genomförandeförordningen.

6 Ikraftträdande

Regeringens förslag: De föreslagna ändringarna ska träda i kraft den 1 april 2023.

Förslaget i promemorian överensstämmer med regeringens förslag.

Remissinstanserna tillstyrker förslaget eller har inget att invända mot det, med undantag för *Fordonsbesiktningensbranschen* som förordrar att de föreslagna ändringarna ska träda i kraft den 20 maj 2023 i enlighet med genomförandeförordningen.

Skälen för regeringens förslag: Genomförandeförordningen trädde i kraft den 25 mars 2021. I förordningen framgår att rapportering till kommissionen ska göras från 2022. Uppgifter om bränsle- och energiförbrukning vid verklig körning ska samlas in från fordonet från den 20 maj 2023. Förslaget i denna lagrådsremiss avser ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om besiktningsorganens insamling och hantering av de uppgifter som avses i artikel 10 i genomförandeförordningen. Avsikten är inte att besiktningsorganen ska åläggas att samla in uppgifter före den tidpunkt då insamling ska ske enligt genomförandeförordningen. Besiktningsorganen kan dock behöva vidta vissa förberedande åtgärder för att driftsättningen ska fungera. Därför bör det nya bemyndigandet träda i kraft den 1 april 2023.

7 Konsekvenser

7.1 Konsekvenser för staten

Förslaget innebär att ett nytt bemyndigande införs för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om insamling och hantering av de uppgifter som avses i artikel 10 i genomförandeförordningen. Kostnaderna kommer att uppkomma först i och med att förordnings- och föreskriftsändringar antas med stöd av bemyndigandet. I detta avsnitt redogörs ändå för dessa kostnader.

Transportstyrelsen kommer att behöva utveckla ett it-stöd för att samla in uppgifter om verklig körning från besiktningsföretag och rapportera dem vidare till kommissionen. Uppgifterna om verklig körning ska omfatta fordonens bränsle- och energiförbrukning. *Transportstyrelsen* har i sitt remissvar angett högre införande- och förvaltningskostnader än de som anges i promemorian. De totala införandekostnaderna för att utveckla it-stödet samt föreskriftsarbete beräknas nu till 6 500 000 kronor. Den årliga kostnaden i form av föreskriftsarbete samt kommande kostnader för förvaltning, drift och avskrivningar beräknas nu till mellan 900 000 kronor och 2 500 000 kronor per år under 2022 till 2029. Regeringen har i budgetpropositionen för 2023 föreslagit att Transportstyrelsen ska tillföras

6 000 000 kronor. Övriga kostnader bedöms kunna tas inom befintlig budgetram.

Regelrådet efterfrågar en beskrivning av behovet av informationsinsatser. För att informera medborgarna om vad som sker i samband med avläsning av uppgifter från verklig körning och möjligheten att vägra denna avläsning kommer Transportstyrelsen att publicera information på myndighetens webbplats.

För att informera besiktningföretagen om avläsningen av uppgifter och kraven på it-stöd upprättade Transportstyrelsen under hösten 2021 en arbetsgrupp med representanter från besiktningföretagen. När väl regelverket finns på plats avser Transportstyrelsen informera besiktningföretagen löpande via de befintliga kontaktvägarna. Transportstyrelsens bedömning är att ytterligare informationsinsatser inte är motiverade. Regeringen gör ingen annan bedömning.

De beslut som de föreskrifter som antas med stöd av bemyndigandet kan aktualisera som kan komma att överklagas till förvaltningsdomstol gäller endast rättelse av personuppgifter. Detta kan inte förväntas innebära någon nämnvärt ökad arbetsbelastning för förvaltningsdomstolarna.

7.2 Konsekvenser för kommunerna

Förslagen bedöms inte få några konsekvenser för kommunerna.

7.3 Konsekvenser för företag

De företag som berörs av förslagen är de besiktningföretag som utför kontrollbesiktning av personbilar och lätta lastbilar. I Sverige finns för närvarande åtta ackrediterade besiktningföretag. Antalet anställda per företag uppgår till 5–550 personer.

I samband med kontrollbesiktning avläser i dag besiktningföretagen fordonens omborddiagnosystem (OBD-system) för att kontrollera att motorns avgasreningssystem uppfyller normerna. Besiktningföretagen har således verktyg och programvara för avläsning av OBD-system. I och med genomförandeförordningen ska besiktningföretagen härefter även avläsa uppgifter om verklig körning och rapportera informationen till Transportstyrelsen. För att kunna utföra de nya uppgifterna kommer besiktningföretagen att behöva uppdatera programvaran för avläsning av OBD-system samt upprätta ett it-stöd för informationsöverföring. Den samlade kostnaden för besiktningföretagen för detta beräknas till 3 000 000–5 000 000 kronor.

Regelrådet saknar en beskrivning av förslagets påverkan på företagens kostnader och konkurrensförhållandena för företag samt om särskild hänsyn behöver tas till små företag. Fördelat på samtliga besiktningföretag bedöms den totala utvecklingskostnaden understiga en engångskostnad på 2 000 kronor. Förvaltningskostnaderna för it-stödet bedöms vara små i relation till utvecklingskostnaden eftersom det är förhållandevis få uppgifter som ska läsas av och överföras till Transportstyrelsen. För de besiktningföretag som inte har möjlighet att utveckla ett it-stöd kommer

Transportstyrelsen att tillhandahålla ett webbgränssnitt där företaget kan mata in de uppgifter som ska läsas av. Transportstyrelsen bedömer i nuläget att endast två besiktningföretag kommer att använda Transportstyrelsens webbgränssnitt. Dessa besiktningföretag har mellan 5 och 10 anställda. I och med att besiktningföretagen kan välja vilken lösning de använder, eget it-stöd eller webbgränssnitt, bedöms inte konkurrensförhållandena mellan stora och små företag påverkas. Transportstyrelsen har inte identifierat några ytterligare behov av särskild hänsyn till små besiktningföretag.

7.4 Konsekvenser för enskilda

Förslagen berör enskilda som är ägare till en personbil eller en lätt lastbil med tillverkningsår från 2021 eller senare. Transportstyrelsen uppskattar att 300 000–350 000 fordonsägare kommer att påverkas inledningsvis men antalet ökar ju fler nya fordon som registreras.

Den ökade kostnaden som besiktningföretagen får för den tillkommande uppgiften att läsa av uppgifter om verklig körning och rapportera informationen till Transportstyrelsen kan komma att läggas över på fordonsägarna. I vilken utsträckning de ökade kostnaderna för företagen kommer att leda till höjda priser för besiktningen är osäkert eftersom priset för besiktningar baseras på konkurrens mellan besiktningföretagen. Enligt den bedömning som Transportstyrelsen gjort kommer en eventuell ökad kostnad för bilbesiktningen för den enskilde fordonsägaren sannolikt att bli liten eftersom den totala kostnaden kommer att fördelas på samtliga fordonsägare.

De uppgifter som ska läsas av från ett fordon härrör sig till användandet av fordonet, exempelvis körsträcka och bränsleförbrukning under fordonets livstid. Uppgifterna kommer att registreras tillsammans med fordonets VIN-nummer vilket innebär att personuppgifter kommer att behandlas. Uppgifterna samlas in för att rapporteras till kommissionen. Kommissionen kommer endast att offentliggöra dessa som anonymiserade och aggregerade datamängder utan någon hänvisning till VIN-nummer (se skäl 14 i genomförandeförordningen). Avläsningen bedöms därför inte ha någon nämnvärd konsekvens i detta hänseende för fordonsägaren. En fordonsägare kommer även ha möjlighet att vägra göra uppgifter om fordonet tillgängliga, vilket kommer kunna göras genom en anmälan till Transportstyrelsen. Konsekvensen av en vägran blir att en uppgift om detta registerförs i vägtrafikregistret.

7.5 Konsekvenser för miljön och människors hälsa

Förslagen har ingen direkt påverkan på miljön eller människors hälsa. Uppgifter om fordonens verkliga körning genom avläsning av OBD-systemen ger dock en bra grund för att följa upp de lätta fordonens utsläpp under verklig körning över tid. Information till allmänheten om förhållandet mellan utsläpp vid typgodkännandeprovning kontra utsläpp vid verklig körning gör också att det blir lättare för köpare att göra medvetna

val. Såsom *Drivkraft Sverige* och *Mobility Sweden* påpekar påverkas fordonens bränsleförbrukning även av yttre faktorer som t.ex. temperatur, väglag och last som fordonstillverkarna inte har kontroll över. Hur typgodkännandeprovningen ska kunna ta hänsyn till de yttre faktorerna är inte heller självklart. Syftet med att samla in uppgifterna är just att övervaka klyftan mellan koldioxidutsläpp vid typgodkännandeprovning och koldioxidutsläpp vid verklig körning. Skulle denna klyfta öka kan det finnas ett behov av att vidta korrigerande åtgärder i provsystemet.

8 Författningskommentar

Förslaget till lag om ändring i fordonslagen (2002:574)

1 kap. Inledande bestämmelser

Innehåll och tillämpningsområde

1 § Denna lag innehåller bestämmelser om

1. kontroll av fordon samt därtill hörande system, komponenter och separata tekniska enheter,

2. kontroll av fordons last,

3. kontroll av färdskrivare, taxameter och sådan särskild utrustning för taxifordon som avses i 2 b kap. 1 § taxitrafiklagen (2012:211) och kontroll av användningen av dessa, samt

4. den verksamhet som bedrivs av besiktningsorgan på fordonsområdet.

Lagen innehåller dessutom bemyndiganden att meddela föreskrifter i dessa ämnen samt om fordons beskaffenhet och utrustning.

I denna lag finns även bestämmelser som kompletterar

1. Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013 av den 5 februari 2013 om godkännande och marknadskontroll av jordbruks- och skogsbruksfordon,

2. Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 av den 15 januari 2013 om godkännande av och marknadskontroll för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar,

3. Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 av den 30 maj 2018 om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, om ändring av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 samt om upphävande av direktiv 2007/46/EG,

4. Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1020 av den 20 juni 2019 om marknadskontroll och överensstämmelse för produkter och om ändring av direktiv 2004/42/EG och förordningarna (EG) nr 765/2008 och (EU) nr 305/2011, och

5. *kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/392 av den 4 mars 2021 om övervakning och rapportering av uppgifter om koldioxidutsläpp från personbilar och lätta nyttofordon i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/631 och om upphävande*

av genomförandeförordningarna (EU) nr 1014/2010, (EU) nr 293/2012, (EU) 2017/1152 och (EU) 2017/1153.

Paragrafen anger vilka bestämmelser lagen innehåller, bland annat bestämmelser som kompletterar EU-förordningar på fordonsområdet.

Tredje stycket kompletteras med en hänvisning till genomförandeförordningen.

Övervägandena finns i avsnitt 5.

5 kap. Övriga bestämmelser

Bemyndiganden

8 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om fordons beskaffenhet och utrustning.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om de kontrollformer som avses i denna lag när det gäller

1. kontrollens omfattning och besiktningens organens verksamhet,
2. förutsättningarna för godkännande vid kontroll,
3. förelägganden och körförbud,
4. förutsättningarna för att bruka vissa fordon,
5. utbildnings- och kompetenskrav för
 - a) besiktningstekniker, och
 - b) polismän och bilinspektörer som utför kontroller enligt 2 kap. 10 och 12 §§, och
6. avgifter.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. registrering, ibruktagande, försäljning, saluföring och användning av fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter, fordonsdelar och annan utrustning till fordon,

2. att ett nationellt typgodkännande av fordon ska upphöra att gälla när nya krav som är tillämpliga på den godkända fordonstypen, varianten eller versionen blir obligatoriska,

3. tillverkares tillhandahållande av information och dokumentation om fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter,

4. tillsynen över *att dessa författningar följs*:

- a) denna lag och de föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen,
- b) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013 av den 5 februari 2013 om godkännande och marknads kontroll av jordbruks- och skogsbruksfordon,

- c) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 av den 15 januari 2013 om godkännande av och marknads kontroll för två- och trehjuliga fordon och fyrhjuliga, och

- d) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 av den 30 maj 2018 om godkännande av och marknads kontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, om ändring av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 samt om upphävande av direktiv 2007/46/EG,

5. skyldighet för besiktningsorganen att rapportera genomförande och utfall av fordonsbesiktningar och de uppgifter som i övrigt behövs för att Transportstyrelsen och Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll ska kunna fullgöra sina tillsynsuppgifter enligt 5 kap. 3 a §,

6. avgifter för Transportstyrelsens tillsyn enligt 5 kap. 3 a–3 c §§ och för ärendehandläggning enligt denna lag och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen,

7. avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013, Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 och Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858, och

8. *besiktningsorganens insamling och hantering av sådana uppgifter som avses i artikel 10 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/392.*

Paragrafen innehåller bemyndiganden för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter.

I *tredje stycket 4* görs språkliga ändringar. Stycket kompletteras också med en ny punkt 8 som innebär att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om besiktningsorganens insamling och hantering av de uppgifter som avses i artikel 10 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/392. Med stöd av bemyndigandet får föreskrifter meddelas för att säkerställa underhåll, insamling, kontroll och överföring i rätt tid av sammanställda och detaljerade uppgifter och om att säkra kommunikationsmetoder ska användas.

Övervägandena finns i avsnitt 5.

Sammanfattning av promemorian Övervakning och rapportering av uppgifter om verkliga utsläpp från vissa fordon

I EU finns sedan 2009 bestämmelser om särskilda krav för koldioxidutsläpp från både personbilar och lätta lastbilar. Kraven finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/631 av den 17 april 2019 om fastställande av normer för koldioxidutsläpp för nya personbilar och för nya lätta nyttofordon och om upphävande av förordningarna (EG) nr 443/2009 och (EU) nr 510/2011. Genom förordningen fastställs ett EU-mål för koldioxidutsläppen från hela flottan av nya personbilar och lätta lastbilar som registreras per år i EU. Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/392 av den 4 mars 2021 om övervakning och rapportering av uppgifter om koldioxidutsläpp från personbilar och lätta nyttofordon i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/631 och om upphävande av genomförandeförordningarna (EU) nr 1014/2010, (EU) nr 293/2012, (EU) 2017/1152 och (EU) 2017/1153 (genomförandeförordningen) fastställer förfaranden för övervakning och rapportering av uppgifter om dessa fordon och innebär att medlemsstaterna ska samla in uppgifter om bränsle- och energiförbrukning vid verklig körning och rapportera dessa till kommissionen.

I artikel 10 genomförandeförordningen finns bland annat bestämmelser om att medlemsstaterna ska säkerställa att besiktningsorganen samlar in uppgifter om bränsle- och energiförbrukning vid verklig körning samt fordonens identifieringsnummer. Förfarandet kan inte anses vara ett moment som omfattas av kontrollbesiktningen, även om det ska genomföras samtidigt som denna. Därför behövs ett nytt bemyndigande som ger regeringen eller den myndighet regeringen utser möjlighet att besluta om föreskrifter om hur insamlingen av dessa uppgifter gå till samt föreskrifter om besiktningsorganens rapporteringsskyldighet till ansvarig myndighet.

Transportstyrelsen är den myndighet som i sin tur ska kunna meddela de föreskrifter som behövs. Transportstyrelsen ska också ansvara för rapporteringen till kommissionen.

Hantering av uppgifterna om verklig körning, tillsammans med fordonets identifikationsnummer, utgör personuppgiftsbehandling. Behandlingen är förenlig med vägtrafikdatalagen (2019:369) och vägtrafikdataförordningen (2019:382). Enligt genomförandeförordningen ska fordonsägare ha möjlighet att vägra göra sitt fordon uppgifter tillgängliga. Eftersom besiktningsorganen inte har något krav på sig att kontrollera vem som är fordonets ägare vid en kontrollbesiktning är det Transportstyrelsen som kommer att hantera en sådan vägran. Transportstyrelsen måste därför kunna meddela föreskrifter om hur insamlingen ska gå till och hur en sådan vägran ska hanteras.

Uppgifterna om bränsle- och energiförbrukning vid verklig körning, en fordonsägares eventuella vägran att göra dessa uppgifter tillgängliga och andra skäl för varför sådana uppgifter inte har kunnat hämtas in, ska registreras i vägtrafikregistret. I vägtrafikdataförordningen ska det anges när dessa uppgifter ska gallras.

Lagförslaget i promemorian

Förslag till lag om ändring i fordonslagen (2002:574)

Härigenom föreskrivs att 1 kap. 1 § och 5 kap. 8 § fordonslagen (2002:574) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

1 §¹

Denna lag innehåller bestämmelser om

1. kontroll av fordon samt därtill hörande system, komponenter och separata tekniska enheter,

2. kontroll av fordons last,

3. kontroll av färdskrivare, taxameter och sådan särskild utrustning för taxifordon som avses i 2 b kap. 1 § taxitrafiklagen (2012:211) och kontroll av användningen av dessa, samt

4. den verksamhet som bedrivs av besiktningsorgan på fordonsområdet.

Lagen innehåller dessutom bemyndiganden att meddela föreskrifter i dessa ämnen samt om fordons beskaffenhet och utrustning.

I denna lag finns även bestämmelser som kompletterar

1. Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013 av den 5 februari 2013 om godkännande och marknadskontroll av jordbruks- och skogsbruksfordon,

2. Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 av den 15 januari 2013 om godkännande av och marknadskontroll för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar, *och*

3. Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 av den 30 maj 2018 om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, om ändring av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 samt om upphävande av direktiv 2007/46/EG.

2. Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 av den 15 januari 2013 om godkännande av och marknadskontroll för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar,

3. Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 av den 30 maj 2018 om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, om ändring av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 samt om upphävande av direktiv 2007/46/EG, *och*

4. *kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/392*

av den 4 mars 2021 om övervakning och rapportering av avgifter om koldioxidutsläpp från personbilar och lätta nyttofordon i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/631 och om upphävande av genomförandeförordningarna (EU) nr 1014/2010, (EU) nr 293/2012, (EU) 2017/1152 och (EU) 2017/1153.

5 kap.

8 §²

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om fordons beskaffenhet och utrustning.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om de kontrollformer som avses i denna lag när det gäller

1. kontrollens omfattning och besiktningsorganens verksamhet,
2. förutsättningarna för godkännande vid kontroll,
3. förelägganden och körförbud,
4. förutsättningarna för att bruka vissa fordon,
5. utbildnings- och kompetenskrav för
 - a) besiktningstekniker, och
 - b) polismän och bilinspektörer som utför kontroller enligt 2 kap. 10 och

12 §§, och

6. avgifter.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. registrering, ibruktagande, försäljning, saluföring och användning av fordon, system, komponenter, separata tekniska enheter, fordonsdelar och annan utrustning till fordon,

2. att ett nationellt typgodkännande av fordon ska upphöra att gälla när nya krav som är tillämpliga på den godkända fordonstypen, varianten eller versionen blir obligatoriska,

3. tillverkares tillhandahållande av information och dokumentation om fordon, system, komponenter och separata tekniska enheter,

4. tillsynen över efterlevnaden av denna lag och av föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen och över efterlevnaden av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013 av den 5 februari 2013 om godkännande och marknads kontroll av jordbruks- och skogsbruksfordon, av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 av den 15 januari 2013 om godkännande av och marknads kontroll för två- och trehjuliga fordon och fyrhjuliga fordon och av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 av den 30 maj 2018 om

² Senaste lydelse 2020:532.

godkännande av och marknadskontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, om ändring av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 samt om upphävande av direktiv 2007/46/EG,

5. skyldighet för besiktningsorganen att rapportera genomförande och utfall av fordonsbesiktningar och de uppgifter som i övrigt behövs för att Transportstyrelsen och Styrelsen för ackreditering och teknisk kontroll ska kunna fullgöra sina tillsynsuppgifter enligt 5 kap. 3 a §,

6. avgifter för Transportstyrelsens tillsyn enligt 5 kap. 3 a–3 c §§ och för ärendehandläggning enligt denna lag och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen, *samt om*

7. avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013, Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 och Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858.

6. avgifter för Transportstyrelsens tillsyn enligt 5 kap. 3 a–3 c §§ och för ärendehandläggning enligt denna lag och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen,

7. avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 167/2013, Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 och Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858, *och*

8. besiktningsorganens insamling och hantering av sådana uppgifter som avses i artikel 10 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/392.

Denna lag träder i kraft den 1 april 2023.

Svar har inkommit från 2030-sekretariatet, Domstolsverket, Drivkraft Sverige, Statens energimyndighet, Fordonsbesiktningsbranschen, Föreningen Gröna Mobilister, Integritetsskyddsmyndigheten, Kommerskollegium, Mobility Sweden, Motorbranschens Riksförbund, Regelrådet, Riksförbundet M Sverige, Svenska Taxiförbundet, Svenska Transportarbetareförbundet, Trafikanalys och Transportstyrelsen.

Följande remissinstanser har meddelat att de avstår från att lämna svar eller att de inte har några synpunkter: Energigas Sverige, Förvaltningsrätten i Jönköping, Justitiekanslern, Justitieombudsmannen, Konjunkturinstitutet, Konsumentverket, Naturvårdsverket, Skatteverket, Svenska bioenergiföreningen, Swedac, Trafikverket och Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI).

Svar har inte inkommit från Centrum för transportstudier vid Kungliga Tekniska Högskolan, Föreningen Elbil Sverige, Landsorganisationen i Sverige (LO), Miljöbilar i Stockholm, Naturskyddsföreningen, Svenskt Näringsliv, Sveriges Åkeriföretag, Swetic och Transportföretagen.