



## Remissammanställning av Övervakning och rapportering av uppgifter om verkliga utsläpp från vissa fordon

Remissen av promemorian Övervakning och rapportering av uppgifter om verkliga utsläpp från vissa fordon skickades i maj 2022 till 36 remissinstanser. I promemorian föreslås ändringar i fordonlagen (2022:574), fordonsförordningen (2009:211), vägtrafikdataförordningen (2019:382) och förordningen (2019:383) om fordons registrering och användning.

Totalt har 27 remissvar inkommit. Utöver remissen har 1 instans kommit med yttranden.

Bland remissvaren återfinns 16 centrala myndigheter, 1 forskningsinstitut, 6 bransch- och näringslivsorganisationer, 1 företag, samt 3 intresseorganisationer, nätverk och samfund. Bland de som har svarat utöver remissen återfinns 1 nätverk.

## Övergripande om remissammanställningen

Den här remissammanställningen behandlar Miljödepartementets promemoria ”Övervakning och rapportering av uppgifter om verkliga utsläpp från vissa fordon”. I promemorian föreslås ändringar i flera lagar och förordningar.

I sammanställningen finns en övergripande sammanfattning av promemorian och dess innehåll.

Remissinstanserna är uppdelade efter sin inställning till förslaget. I de fall där en remissinstans överlag sagt sig vara positiv utan att kommentera förslaget i övrigt, eller endast lämnat positiva synpunkter, är bedömningen att instansen tillstyrker förslaget i sin helhet.

Har en remissinstans överlag sagt sig vara positiv till förslaget men lämnat övergripande, kritiska eller ifrågasättande synpunkter eller reservationer är den samlade bedömningen att remissinstansen är positiv till förslaget, och synpunkterna har lyfts fram under rubriken ”*Remissinstansernas samlade synpunkter*”.

De remissinstanser som inte uttryckt sig vare sig positivt eller negativt om förslaget har bedömts som instans som endast lämnat synpunkter. Har remissinstansen i fråga uttryckligen sagt att de inte har några synpunkter på förslaget, eller att de avstår från att yttra sig läggs den till rubriken ”*Remissinstanser som inte har några synpunkter eller avstår att svara*”.

## Övergripande om förslaget

I promemorian ”Övervakning och rapportering av uppgifter om verkliga utsläpp från vissa fordon” föreslås ändringar i fordonslagen (2002:574), fordonsförordningen (2009:211), vägtrafikdataförordningen (2019:382) och förordningen (2019:383) om fordons registrering och användning. Förslagen kompletterar 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).

Enligt genomförandeförordningen ska medlemsstaterna säkerställa att besiktningsorganen samlar in uppgifter från verklig körning och fordons identifikationsnummer från nya personbilar och nya lätta nyttofordon som registrerats från den 1 januari 2021 och som är utrustade med ombordsystem för övervakning av bränsle- och/eller energiförbrukning (artikel 10). Uppgifterna ska samlas in när fordonen genomgår en trafiksäkerhetsprovning såvida inte fordonsägaren uttryckligen vägrar att göra dessa uppgifter tillgängliga. Ändringarna i fordonslagen innebär dels att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om besiktningsorganens insamling och hantering av uppgifter som avses i artikel 10 i genomförandeförordningen, dels att en upplysning tas in om att det i fordonslagen finns kompletterande bestämmelser till genomförandeförordningen.

Genom ändringen i fordonsförordningen får Transportstyrelsen meddela föreskrifter om insamling och hantering av de uppgifter som avses i artikel 10 i genomförandeförordningen och ytterligare föreskrifter om verkställigheten av genomförandeförordningen.

I vägtrafikdataförordningen införs bestämmelser om när de uppgifter som har samlats in ska gallras. I bilagan till förordningen anges vilka uppgifter som ska registreras i vägtrafikregistret. Ändringen i förordningen om fordons registrering och användning innebär att det är Transportstyrelsen

som ska fullgöra de skyldigheter i fråga om insamling och rapportering av uppgifter som Sverige har enligt genomförandeförordningen.

## **1. Remissinstansernas inställning till förslaget**

Totalt har 16 instanser valt att yttra sig, varav 5 tillstyrker förslaget i sin helhet, 7 tillstyrker förslaget med synpunkter. 4 har endast valt att lämna synpunkter. Inga instanser avstyrker förslaget.

### **Remissinstanser som tillstyrker förslaget i sin helhet**

Domstolsverket, Integritetsskyddsmyndigheten, Motorbranschens Riksförbund, Svenska Transportarbetareförbundet, Trafikanalys

### **Remissinstanser som tillstyrker förslaget med synpunkter**

Drivkraft Sverige, Energimyndigheten, Fordonsbesiktningsbranschen, Gröna Mobilister, Mobility Sweden, Riksförbundet M Sverige, Transportstyrelsen

### **Remissinstanser som endast lämnat synpunkter**

2030-sekretariatet, Kommerskollegium, Regelrådet, Svenska Taxiförbundet

### **Remissinstanser som inte har några synpunkter eller avstår att svara**

Energigas Sverige, Förvaltningsrätten i Jönköping, Justitiekanslern, Justitieombudsmannen, Konjunkturinstitutet, Konsumentverket, Naturvårdsverket, Skatteverket, Svenska bioenergiföreningen, Swedac, Trafikverket, VTI

## 2. Remissinstansernas samlade synpunkter

Majoriteten av remissinstanserna är positivt inställda till de förslag som anges i promemorian, men flera av dem kommer med övergripande och kompletterande synpunkter.

### **Verkliga utsläpp**

*Mobility Sweden* poängterar tydligt att ett fordons verkliga bränsleförbrukning och emissioner i mycket stor omfattning är beroende av hur fordonet framförs och i vilken grad service genomförs enligt tillverkarens anvisningar. De menar att, då fordonstillverkarna inte har någon rådighet över huruvida ett fordon används på avsett vis, ligger såväl bränsleförbrukning som emissioner vid verklig körning till stora delar utanför fordonstillverkarnas kontroll.

*Mobility Sweden* uppmärksammar också problemet att det på marknaden finns ett antal aktörer som erbjuder olika typer av manipulering av fordon i syfte att till exempel påverka motorn effekt och vridmoment, vilket ibland även innebär inaktivering av funktioner som har direkt inverkan på bränsleförbrukning och emissioner. De menar att även detta sker utom fordonstillverkarnas kontroll. *Mobility Sweden* anser därför att det är av stor vikt att involvera fordonstillverkarna snabbt i utvärdering och jämförelser av utsläpp från verklig körning med deklarerade utsläpp enligt intygen om överensstämmelse. Även *Drivkraft Sverige* påpekar detta och menar att skillnaderna med till exempel de yttre faktorerna tydligt måste kommuniceras vid allt offentliggörande av dessa uppgifter.

*Energimyndigheten* föreslår att Transportstyrelsens framtida hantering samt reglering av uppgifter om lätta fordons verkliga utsläpp utformas på ett sätt som möjliggör för att sådana uppgifter kan användas i en eventuell framtida fordonsmärkning. De menar att uppgifter förslagsvis skulle kunna anonymiseras för att inte utgöra personuppgifter, för att därmed kunna sparas under längre tid.

*Gröna Mobilister* anser att det vore mycket värdefullt att få en detaljerad konsumentupplysning om enskilda bilmodellens verkliga drivmedelsförbrukning. Vidare anser de att Transportstyrelsen eller annan myndighet, bör utfärda föreskrifter kring sådan konsumentinformation, i enlighet med de bemyndiganden som föreslås i promemorian.

## Data och besiktning

*Trafikverket* poängterar att den statistiken som kommer att inhämtas vore till stor nytta för nationell utsläppsstatistik. De hoppas därför att EU-kommissionen överväger att medlemsländer kan få del av denna data för nationella ändamål.

*Statens Väg- och Transportforskningsinstitut VTI* ställer sig frågande till hur ansvaret för biltillverkarna, alternativt fordonsägaren, att tillse att utrustningen för att registrera energiförbrukningen fungerar och ska vara utformat. *VTI* menar också att det är oklart var ansvaret ska ligga för att kontrollera att fordonsdatorerna inte är manipulerade för att lämna friserade siffror, och att avsikten inte verkar vara att kontrollera detta på medlemsstatsnivå.

*Fordonsbesiktningsbranschen* anser att Transportstyrelsen behöver klargöra kommunikationsgränssnittet till vägtrafikregistret för att inte fördyra utvecklingen av nödvändigt it-stöd. De menar att det både innefattar vad besiktningsorganen får för information inför besiktning och vad och hur de ska rapportera. Vidare anser *Fordonsbesiktningsbranschen* att Transportstyrelsen behöver bekräfta att uppgifterna rapporterats, så att de i sin tur kan radera dessa i sina system.

*Riksförbundet M Sverige* anser att det saknas information om hur Transportstyrelsen, som ansvarar för att ta emot och lagra uppgifter om bilägarens vägran, möjliggör för besiktningsföretagen att ta del av dessa uppgifter, eftersom det är tydligt att ingen data får insamlas från fordonet om bilägaren inkommit med ett sådant krav. De menar att det i promemorian i stället anges att det idag inte förekommer någon kontroll av ägarförhållandena för ett visst fordon inom ramen för besiktningsförfarandet. Detta nämns även av *Gröna Mobilister*. *Riksförbundet M Sverige* anser att det är ett förhållande som skulle behöva ändras. De menar däremot att det inte får innebära att utläsning ska ske oavsett vid besiktningen, men gallras först sedan datautläsningen inkommit till Transportstyrelsen, där uppgift om att vägra tillgång till data lagras. *Riksförbundet M Sverige* menar att detta måste redogöras för mer i detalj för att det ska gå att förstå på vilket sätt anpassningen av svensk lagstiftning fyller sitt syfte, och hur besiktningsföretagen redan innan en utläsning av data ägt rum uppfattar bilägarens vägran.

*Gröna Mobilister* anser att information om hur det går till att vägra registrering av data från bilen skulle kunna ske genom en väl synlig informationstext vid anmälning till besiktning på besiktningsorganens hemsidor, och i alla tryckta utskick från dessa organ. De menar också att skälen till datalagringen bör förklaras för att öka viljan att dela dessa data. Å andra sidan skulle ett system där det krävs att fordonsägaren själv informerar sig om möjligheten till vägran kan undergräva förtroendet för datalagringen, vilket enligt *Gröna Mobilister* vore olyckligt med tanke på det vällovliga syftet.

*2030-sekretariatet* påpekar att modellen som föreslås för att förse EU med den begärda informationen är att samla in data i samband med bilbesiktningen, och att nya bilar besiktigas för första gången efter 36 månader från att fordonet togs i trafik. De menar att detta i praktiken skulle innebära att informationen EU får avser bilar som är tre år gamla eller äldre, och att de vid det laget redan har ersatts med nyare modell eller uppdaterats. *2030-sekretariatet* menar att informationen därmed är av begränsat värde för nybilsköparen, och främst blir relevant för begagnathandeln. De anser att konsekvenser bör dras av detta och att informationen bör kompletteras med vad som är möjligt att få ”Over the air” från nya bilar.

### **Livscykelperspektiv**

Både *Energigas Sverige* och *Svebio* påpekar vikten av att driva på för en övergång till livscykel- eller well-to-wheel-perspektiv i pågående och kommande förhandlingar av EU:s koldioxidnormer. *Energigas Sverige* menar att den nuvarande metoden att bestämma klimatpåverkan utifrån utsläpp vid avgasröret styr koldioxidnormerna mot specifika tekniker snarare än mot minskad klimatpåverkan, och att hållbar, förnybar biogas med hög klimatprestanda därmed stängs ute från möjligheten att bidra till omställningen av Europas vägtrafik.

### **Datum**

Enligt promemorian föreslås ett ikraftträdande 1 april 2023, men *Fordonsbesiktningsbranschen* förordar att i stället tillämpa förordningens rekommendation som är 20 maj 2023. I båda fallen understryker de brådskan med utveckling och testning av it-stöd.

*Svenska Taxiförbundet* nämner att en svensk lag- och förordningsändring hade varit önskvärt redan 25 mars 2021, eftersom EU-förordningen faktiskt redan trädde i kraft per det datumet.

## **Kostnader**

*Transportstyrelsen* anser att utgifterna inte kan tas inom ram. I promemorian framgår att den totala införandekostnaden för att utveckla it-stödet beräknas till 6 000 000 kronor och att den årliga förvaltningskostnaden beräknas till 1 000 000 kronor, och att dessa utgifter beräknas tas inom ram.

*Transportstyrelsen* har under våren 2022 tagit fram en reviderad kalkyl, där den totala initiala utgiften för införandeprojektet uppgår till ca 6 500 000 kronor, varav ca 3 000 000 kronor utgörs av investeringar. *Transportstyrelsen* menar att inga kostnader kan tas inom ram utan konsekvenser för annan befintlig verksamhet.

*Svenska Taxiförbundet* anser att Regeringskansliet bör ta fram ökade myndighetsanslag för de ökade it-kostnader som kan komma att behövas för att Transportstyrelsen ska kunna hantera dessa uppgifter och föra de vidare till EU-kommissionen. De menar att risken annars är uppenbar att denna ökade it-kostnad i första hand läggs på besiktningsorganen och därefter i andra hand på fordonsägarna. *Svenska Taxiförbundet* anser att en ökad kostnad för att bära sin del av rapporteringsskyldigheterna kan vara motiverad vad gäller privatbilism, men vill i enlighet med EU:s och regeringens transportpolitiska miljömål, uppnå en lägre privatbilism och ökad kollektivtrafik genom delad mobilitet som till exempel taxi.

## **Regelverk**

*Kommerskollegium* bedömer att Regeringskansliet inte behöver anmäla förslagen i promemorian till kollegiet enligt direktiv (EU) 2015/1535 eftersom de inte utgör tekniska föreskrifter. *Kommerskollegium* bedömer vidare att förslaget inte behöver anmälas enligt direktiv 2006/123/EG eftersom de tjänster som regleras i förslaget inte omfattas av tjänstedirektivets tillämpningsområde.

*Regelrådet* har inte kunnat utläsa en beskrivning av behovet av informationsinsatser, vilket de anser är en brist i redovisningen. *Regelrådet* bedömer också att det finns brister i beskrivningen av förslagets påverkan på företagens kostnader och verksamhet, konkurrensförhållanden och om särskilda hänsyn behöver tas till små företag vid reglernas utformning. *Regelrådet* finner därför att konsekvensutredningen inte uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.



### **Övriga synpunkter**

*Energimyndigheten* påpekar att ordet ”energiförbrukning” i den föreslagna lagtexten bör ändras till ”energianvändning”, då energi inte kan förbrukas.

*2030-sekretariatet* anser att även elbilar bör omfattas av förslaget, eftersom det finns ett stort allmänintresse av att veta faktisk förbrukning och körsträcka för dessa fordon. De menar att det skulle ge värdefull information om hur hög andel av laddningen som sker med snabbbladdare, hur urladdat batteriet i snitt är vid laddning etc. och att detta är till gagn inte minst för planeringen av laddinfrastruktur. Detta nämns även av *Gröna Mobilister*.

*2030-sekretariatet* påpekar att den information som nu avses samlas in även kan användas för att ge oss information om till exempel laddhybridens verkliga körsträcka på el, elbilars laddning, gas- och etanolbilars verkliga andel tankning eller körsträcka av förnybart bränsle, plötsliga förändringar i förbrukning per mil och säsongsvisa variationer.

## Bilaga 1 – Förteckning av remissinstanser

### **Centrala myndigheter**

#### **Svar:**

Domstolsverket

Energimyndigheten

Förvaltningsrätten i Jönköping

Integritetsskyddsmyndigheten

Justitiekanslern

Justitieombudsmannen

Kommerskollegium

Konjunkturinstitutet

Konsumentverket

Naturvårdsverket

Regelrådet

Skatteverket

Swedac

Trafikanalys

Trafikverket

Transportstyrelsen

### **Lärosäten och forskningsinstitut**

#### **Svar:**

Statens Väg- och Transportforskningsinstitut (VTI)

#### **Inget svar:**

Centrum för transportstudier vid Kungliga Tekniska Högskolan

### **Bransch- och näringslivsorganisationer**

#### **Svar:**

Drivkraft Sverige

Energigas Sverige

Fordonsbesiktningsbranschen

Motorbranschens Riksförbund

Svenska Taxiförbundet

Svenska Transportarbetareförbundet

#### **Inget svar:**

Landsorganisationen i Sverige (LO)

Svenskt Näringsliv

Sveriges Åkeriföretag

Swetic

Transportföretagen

**Enskilda företag och statliga bolag****Svar:**

Mobility Sweden

**Intresseorganisationer, nätverk och samfund****Svar:**

Föreningen Gröna Mobilister

Riksförbundet M Sverige

Svenska bioenergiföreningen (Svebio)

**Inget svar:**

Föreningen Elbil Sverige

Miljöbilar i Stockholm

Naturskyddsföreningen

**Svar utöver remiss**

2030-sekretariatet