

m.remissvar@regeringskansliet.se

m.klimatenheten@regeringskansliet.se

Promemoria Övervakning och rapportering av uppgifter om verkliga utsläpp från vissa fordon (M2022/01112) diarienummer M2022/01112. Remissvar från 2030-sekretariatet

Om 2030-sekretariatet

2030-sekretariatets arbete fokuserar på att uppnå en fossiloberoende fordonsflotta till år 2030, i linje med det klimatmål om 70 procent minskad klimatpåverkan mellan år 2010 och 2030 som riksdagen antagit som en del av det klimatpolitiska ramverket. Vi är en löftesleverantör till våra beslutsfattare och förser dem med underlagen och förslagen som krävs för att nå målet, med åtgärder inom Bilen (fordon), Bränslet (drivmedel) och Beteendet. Vi har över 70 partners som representerar spetsutvecklingen inom dessa områden. Se www.2030sekretariatet.se.

Förslagets övergripande inriktning

I promemorian föreslås ändringar i fordonslagen, fordonsförordningen, vägtrafikdataförordningen och förordningen om fordons registrering och användning. Förslagen utgår från EU-kommissionens förordning med krav på medlemsstaterna att samla in och till kommissionen rapportera uppgifter om personbilar och lätta lastbilar bränsle- och energiförbrukning vid verklig körning.

EU anger att biltillverkare ska reducera utsläppen i förhållande till målet för 2021 med 15% från och med 2025 och 37,5% från och med 2030 för personbilar, samt med 15% respektive 31% för lätta lastbilar. I ”fit for 55”-paketet föreslås detta skärpas till 55% för personbilar och 50% för lätta lastbilar till 2030, med nollutsläpp 2035. För att möjliggöra övervakning av verklig förbrukning och koldioxidutsläpp ska nya personbilar utrustas med standardiserade förbrukningsmätare, OBFCM (On-Board Fuel Consumption Meter) sedan 2021 och lätta lastbilar sedan 2022 (i år). Laddbara hybrider ska även lagra uppgifter om elenergiförbrukningen.

Medlemsstaterna ska 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. Data ska kunna läsas ut från den 20 maj 2023. Denna lag träder enligt förslaget i kraft den 1 april 2023.

För rapporteringen till kommissionen behövs dock ytterligare uppgifter så som uppgifter om total bränsleförbrukning, total tillryggalagd sträcka, total bränsleförbrukning vid laddningstömmande drift, total bränsleförbrukning vid förarvalbar laddningsökande drift, total tillryggalagd sträcka vid laddningstömmande drift med motorn avstängd, total tillryggalagd sträcka vid laddningstömmande drift med motorn igång, total tillryggalagd sträcka vid förarvalbar laddningsökande drift och total nätenergi till batteriet.

I samband med kontrollbesiktning avläser i dag besiktningsföretagen fordonens omborrdiagnosystem (OBD-system) för att kontrollera att motorns avgasreningssystem uppfyller normerna. Besiktningsföretagen har således verktyg och programvara för avläsning av OBD-system. Förslagen berör enskilda som är ägare till en personbil eller en lätt lastbil med tillverkningsår från 2021 eller senare. Transportstyrelsen uppskattar att mellan 300 000–350 000 fordonsägare kommer att påverkas inledningsvis men antalet ökar ju fler nya fordon som registreras

EU-kommissionen anger att ”För att säkerställa att det är möjligt att få tillgång till uppgifter om bränsle- och energiförbrukning vid verklig körning så tidigt som möjligt bör tillverkarna åläggas att samla in sådana uppgifter från nya personbilar och lätta nyttofordon som registreras från och med den 1 januari 2021.”

Förslaget i dess helhet finns på <https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/departementsserien-och-promemorior/2022/05/overvakning-och-rapportering-av-uppgifter-om-verkliga-utslapp-fran-vissa-fordon/> med bilaga <https://www.regeringen.se/49b885/contentassets/f9fd415ee4dd454d9996f892fc9ad6d3/bilaga---kommissionens-genomforandeforordning.pdf>

2030-sekretariatets synpunkter

Vi avstår från att besvara remissen i de delar som avser personuppgifter, då det inte är vår kärnkompetens. Istället fokuserar vi på fordonsdelen, och väljer eftersom Sverige i praktiken är tvingade att införa denna förordning att något diskutera också hur beslutet kan gagna en påskyndad omställning i Sverige, i linje med transportsektorns klimatmål för år 2030.

Övergripande är 2030-sekretariatet positiva till att klimatkraven skärps på nya fordon, samt att det allt tydligare gäller i verklig körning, inte enbart på laboratorienivå. Ett viktigt steg togs med den nya WLTP-körcykeln jämfört med tidigare NEDC, och insamlad information om faktisk förbrukning i verklig körning kan vara ett viktigt nästa steg – beroende på hur informationen används.

Fordonskategorier

Bensin-, diesel- och laddhybridsfordon av typen personbilar och lätta lastbilar omfattas av EU-förslaget. Vi menar att också elbilar bör omfattas, eftersom det finns ett stort allmänintresse av att veta faktisk förbrukning och körsträcka för dessa fordon. Därtill skulle inkluderingen av dem ge värdefull information om hur hög andel av laddningen som sker med snabbladdare, hur urladdat batteriet i snitt är vid laddning, etc, till gagn inte minst för planeringen av laddinfrastruktur.

Informationsspridning

Den information som nu avses samlas in är givetvis primärt till nytta för att säkerställa att EU:s klimatmål nås i verkligheten, och inte bara på pappret. Men den kan också bidra till en rad andra mål, bland annat motsvarande nationella mål inklusive Sveriges klimatmål för transportsektorn som är grunden för 2030-sekretariatet. Därtill kan informationen användas för att ge oss information om t.ex.

- **Laddhybriders verkliga körsträcka på el;** en fråga som diskuterats mycket och där uppgifterna går isär dels om andelen ”el-mil”, dels om hur viktig batteristorleken och laddhastigheten är för att denna ska öka.
- **Elbilars laddning;** hur stor andel som sker med snabbaddning respektive vid hemmet, hur urladdad bilen i snitt är innan den laddas och hur hög den verkliga elförbrukningen är.
- **Gas-och etanolbilars verkliga andel tankning eller körsträcka av förnybart bränsle;** ”de körs ändå bara på bensin” sägs det återkommande och det vore förnämligt att med samlad statistik kunna visa hur det verkligen förhåller sig.
- **Plötsliga förändringar i förbrukning per mil,** som visar den verkliga effekten efter t.ex. prissänkning på bensin och diesel, till skillnad från elasticitetsmodeller där 2030-sekretariatet identifierat över hundra.
- **Säsongsvisa variationer** av ovanstående är intressant att få information om; den samlas in på årsbas till EU men inget hindrar att det också sammanställs per årstid.

EU-direktivet avser enbart insamling av data som aggregeras. Vi föreslår att fordonsägaren därutöver delges individuell information om fordonets förbrukning, i de fall den är klart över genomsnittet för den aktuella modellen. Denne kan då välja att agera på detta, ev med förslag på åtgärder som kan göra skillnad, och direktivet kan på detta sätt göra större miljö-, klimat- och konsumentnytta. Denna sistnämnda information bör inte spridas offentligt.

Informationsinsamling

Modellen som föreslås för att förse EU med den begärda informationen är att samla in data i samband med bilbesiktningen. I Sverige besiktigas nya bilar första gången senast 36 månader efter att fordonets togs i trafik och andra gången 24 månader efter den första besiktningen, därefter ska fordonet besiktas senast 14 månader efter föregående kontrollbesiktning.

I praktiken innebär detta att informationen EU får avser bilar som är tre år gamla eller äldre. Vid det laget har modellen ofta ersatts eller åtminstone uppdaterats, t.ex. med större batteri för laddhybrider eller mild-hybridteknik för bensin- och dieslbilar. Därmed blir informationen som samlas in av begränsat värde för nybilsköparen.

Informationen bör därför kompletteras med vad som är möjligt att få ”*Over the air*” från nya bilar. I närtid blir detta inte heltäckande eftersom långt ifrån alla nya bilar har denna funktion, men systemet bör framtidssäkras genom att från början ha med denna möjlighet till informationsinsamling, med alla fördelar det innebär. Samtidigt bör konsekvenser dras av att informationen från bilbesiktningen i praktiken främst blir relevant för begagnathandeln, och krav på att denna information ska finnas med bör ställas.

Slutord

EU-direktiv måste införlivas i nationell lagstiftning och utifrån detta finns inte mycket att anmärka på det liggande förslaget. Dock är det inget som hindrar ett ambitiöst medlemsland att gå längre och nationellt använda informationen bredare än vad EU samfällt gör, samt att

föreslå EU kompletterande möjligheter att göra större skillnad med den insamlade informationen. Det är till detta vårt remissvar primärt syftar, i linje med det 2030-mål som riksdagen beslutat.

För 2030-sekretariatet den 15 september 2022

Mattias Goldmann