

Klimat- och näringslivsdepartementet

Ärendenummer: M2022/02378

m.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia: martin.larsson@regeringskansliet.se

Remissyttrande om Förslag till EU-förordning om utsläpp av luftföroreningar från vägfordon och batteriers hållbarhet (Euro 7)

Remitterat förslag har vissa implikationer för fordonsbesiktning och Fordonsbesiktningsbranschen (FBB) har därför valt att inkomma med följande kommentarer på den föreslagna förordningen.

- Skärpta krav på fordon och deras klimat- och miljörelaterade utsläpp behöver följas av kontinuerlig kontroll av fordonet under dess livslängd för att säkerställa att miljöprestandan går i linje med typgodkända krav. I takt med att kraven skärps är det viktigt att uppföljningen vid besiktningen också skärps. Nya metoder och kriterier kommer krävas för att effektivt kontrollera att fordon i Euroklass 7 håller sig till kravställda utsläppsnivåer.
- För att uppföljningen ska ske opartiskt och inte påverkas av annat än de faktiska krav som ställs på fordonet ifråga är det centralt att de aktörer som genomför löpande kontroll av fordon är oberoende från andra intressen. Fordonsbesiktningsorgan får inte vara i något beroendeförhållande till aktörer eller individer som exempelvis tillverkar eller reparerar fordon (se vidare fordonslag (2002:574) 4 kap 2 h §).
- Ett av målen med EU:s besiktningsdirektiv är att bidra till att minska utsläppen av luftföroreningar genom att effektivare upptäcka fordon som släpper ut för mycket. Remitterat förslag innehåller delar för att stödja detta mål, till exempel ombordövervakning. Vidare nämns att sådana mekanismer gradvis skulle kunna bli ett primärt verktyg i besiktningsdirektivet och att man vid den kommande översynen av direktiven om trafiksäkerhet måste ta hänsyn till dessa nya mekanismer.
- FBB menar att elektronisk och digital övervakning av fordon är ett viktigt komplement till kontrollbesiktning för att följa upp regelefterlevnad mot gällande utsläppskrav – men att

sådan övervakning inte kan eller borde ersätta kontroll med fasta intervaller utförd av oberoende besiktningsorgan.

- Vi vill därför uppmana regeringen att i den fortsatta beredningen och förhandlingen i denna och närliggande processer tydligt förespråka att kommande EU-lagstiftning fortsatt behöver utgå från att det är oberoende kontrollanter som ska kontrollera fordon under deras livslängd och att nya digitala lösningar som ligger i händerna på t.ex. fordonstillverkare inte kan ersätta oberoende trafiksäkerhetsprovning.
- Av förordningen följer (artikel 4 och 6) att tillverkare ska konstruera fordon som har OBM och OBFCM-utrustning och att dessa system, via luften eller via OBD-porten ska kunna överföra (fordonsgenererad) data om sådant som fordonets utsläppsegenskaper, i syfte att utföra periodisk trafisäkerhetsprovning. FBB vill uppmärksamma departementet på att gällande lagstiftning (EU 2019/621) som anger att fordonstillverkare är skyldiga att tillgängliggöra vissa data med syfte att underlätta kontrollbesiktning inte fungerar som avsett och att data inte görs tillgänglig på ett sådant sätt att besiktningsorganen har lätt åtkomst till den. Det bör i den fortsatta beredningen av remitterad förordning beaktas att bestämmelserna i bland annat artikel 4 och 6 om dataöverföring lär behöva följas av genomförandeakter för att säkerställa önskat utfall.

Om Fordonsbesiktningsbranschen

Fordonsbesiktningsbranschen utgörs av ackrediterade besiktningsorgan som utför fordonsbesiktning i Sverige. Årligen besiktas vi omkring 6 miljoner fordon. En viktig del av kontrollbesiktningen är kontroll av fordons miljö- och utsläppsprestanda.

Fordonsbesiktningsbranschen står till förfogande om Klimat- och näringslivsdepartementet har frågor där vi kan bidra med kunskap och information om löpande uppföljning av fordons utsläpp.

Stockholm den 6 mars 2023

Med vänlig hälsning

Tord Fornander, ordförande, Fordonsbesiktningsbranschen