|  |  |
| --- | --- |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  | Dnr M2015/04179/Kl |
|  |  |

|  |
| --- |
| **Miljö- och energidepartementet** |
| Klimat- och miljöministern samt vice statsministern |
|  |
|  |
|  |

Till riksdagen

Svar på fråga 2015/16:435 av Rickard Nordin (C) Utsläppskrav på fordon

Rickard Nordin har frågat mig om jag kan förklara hur uttalandena i interpellationsdebatten om IP 2015/16:63 och den intervju som jag gjorde i Aftonbladet den 22 november stämmer överens med den posi-tion som ministern lämnat till regeringens förhandlare och om jag är beredd att agera för skarpare krav under rådets sejour i frågan den

16 december.

Regelverket för den nya testproceduren RDE (Real Driving Emissions) hanteras i den tekniska kommittén för motorfordon (TCMV). I TCMV representeras medlemsländerna av företrädare för de nationella regle-ringsmyndigheterna. Sverige representeras av Transportstyrelsen och den svenska positionen fastställs i en instruktion från Regeringskansliet. Till grund för instruktionen i dessa ofta mycket tekniska frågor inhämtar regeringen framför allt underlag från sina myndigheter och främst från Transportstyrelsen.

Regeringen har sen den tillträdde drivit på för att reformera testmetoden och införa en ny testprocedur. Detta eftersom det succesivt kommit in-formation från våra myndigheter att de utsläppsvärden som uppmäts vid typgodkännande överskrids väsentligt i verklig körning. Enligt kommis-sionens förslag i TCMV skulle den nya testmetoden/testproceduren in-föras i två steg, med ett första steg i september 2017 och ett andra 2019.

Under en period låg arbetet i kommittén nere och det var först efter påstötningar från mig och mina tjänstemän som arbetet återupptogs i början av 2015.

Eftersom det inte är möjligt att nå lika låga utsläpp i verkligheten som i de laboratorieliknande och standardiserade förhållanden som gäller vid typgodkännandtestning föreslog kommissionen att man skulle använda s.k. konformitetsfaktorer som beskriver hur mycket testvärdena vid typ-godkännande ska få överskridas vid verklig körning. Succesivt har det från Transportstyrelsens stickprovstester av bilar i verklig körning fram-gått att värdena vid verklig körning i många fall överskred utsläppen vid typgodkännande med en faktor 4-5. Kommissionen förslag var att grän-sen för hur mycket testvärdena skulle få överskridas sattes vid 1.6 i det första steget och 1.2 i det andra.

Regeringen bad Transportstyrelsen att bedöma vilka faktorer och vilken tid för anpassning som kunde vara rimlig utifrån en utgångspunkt att Sverige skulle fortsätta vara pådrivande för ett skärpt regelverk. Dessa har legat till grund för regeringens position.

Med utgångspunkten att det är viktigast att få ett långsiktigt strikt regel-verk på plats har det för regeringen varit prioriterat att få en så låg kon-formitetsfaktor i steg 2 som möjligt. Det har emellertid varit svårt för många medlemsländer att acceptera låga konformitetsfaktorer. Därför var regeringen villig att delvis gå dessa medlemsländer och bilindustrin till mötes och ta en högre faktor i steg 1 eftersom det också av Trans-portstyrelsen inte bedömdes möjligt att hinna utrusta bilarna med ny avgasutrustning för att klara av att rena utsläppen till den låga nivå som kommissionen föreslog så snabbt.

Inför mötet i TCMV den 28 september var kommissionen tydlig med att om en överenskommelse inte kunde träffas så skulle införandet försenas med minst ett år. För regeringen som var angelägen om att få till ett be-slut så att det första steget kan tas redan i september 2017 var det viktigt att en kompromiss kunde nås. Det resultat som nu nåtts innebär en stor förbättring jämfört med nuläget. Regeringens linje har bidragit till att beslutet kunde tas snabbare och att den slutliga faktorn blev mer ambi-tiös än vad en majoritet av medlemsländerna ursprungligen ville ha.

Den nya testmetoden/testproceduren kommer inte att tas upp på miljö-rådet den 16 december. Däremot kommer ordförandeskapet att hålla en allmän lunchdiskussion med miljöministrarna där kommissionen avser att informera om den pågående utredningen av Volkswagen-skandalen och presentera innehållet i det andra RDE-paketet.

Stockholm den 16 december 2015

Åsa Romson