|  |
| --- |
| RIKSDAGENMILJÖ- OCH JORDBRUKSUTSKOTTET |

|  |  |
| --- | --- |
| **PROTOKOLL**  | **UTSKOTTSSAMMANTRÄDE 2023/24:3** |
| DATUM | 2023-09-28 |
| TID | 10.00 – 11.00 |
| NÄRVARANDE | Se bilaga 1 |

|  |  |
| --- | --- |
| **§ 1** | **Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EU) 2019/1242 vad gäller skärpning av normerna för koldioxidutsläpp från nya tunga fordon och införande av rapporteringsskyldigheter samt om upphävande av förordning (EU) 2018/956**Utskottet överlade med statssekreterare Daniel Westlén, åtföljd av medarbetare från Klimat- och näringslivsdepartementet. Underlaget utgjordes av kommissionens förslag COM(2023) 88 och Regeringskansliets överläggningspromemoria (dnr 2704-2022/23).Statssekreterare Daniel Westlén redogjorde för regeringens ståndpunkt i enlighet med överläggningspromemorian (bilaga 2). S-, V-, C- och MP-ledamöterna anmälde de avvikande ståndpunkter som framgår av bilaga 3.Ordförande konstaterade att det i övrigt fanns stöd för regeringens ståndpunkt. |
| **§ 2** | **Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om cirkulära krav för konstruktion av fordon och för hanteringen av uttjänta fordon, ändring av förordningar (EU) 2018/858 och 2019/1020 och upphävande av direktiv 2000/53/EG och 2005/64/EG**Utskottet överlade med statssekreterare Daniel Westlén, åtföljd av medarbetare från Klimat- och näringslivsdepartementet. Underlaget utgjordes av kommissionens förslag COM(2023) 451 och Regeringskansliets överläggningspromemoria (dnr 2704-2022/23).Statssekreterare Daniel Westlén redogjorde för regeringens ståndpunkt i enlighet med överläggningspromemorian (bilaga 4). V- och MP-ledamöterna anmälde den avvikande ståndpunkt som framgår av bilaga 5. Ordförande konstaterade att det i övrigt fanns stöd för regeringens ståndpunkt. |
| **§ 3** | **Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om växter som framställts med vissa nya genomiska metoder och därav framställda livsmedel och foder samt om ändring av förordning (EU) 2017/625**Utskottet inledde subsidiaritetsprövningen av COM(2022) 411.Utskottet ansåg att förslaget inte strider mot subsidiaritetsprincipen.Denna paragraf förklarades omedelbart justerad. |
| **§ 4** | **Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om markövervakning och markresiliens (lag om markövervakning)**Utskottet inledde subsidiaritetsprövningen av COM(2022) 416.Utskottet beslutade att begära information om regeringens bedömning av tillämpningen av subsidiaritetsprincipen i förslaget. Ärendet bordlades.Denna paragraf förklarades omedelbart justerad |
| **§ 5** | **Förenklad motionshantering** Ett förslag till förenklad motionshantering under mandatperioden förelåg och godkändes utan erinran.   |
| **§ 6** | **Utskottsresan till Lettland och Litauen**En reseberättelse efter utskottets resa till Lettland och Litauen den 4 – 8 september 2023 anmäldes och lades till handlingarna. |
| **§ 7** | **Beslut om att begära överläggning om kommissionens förslag till rådets förordning om fastställande av fiskemöjligheterna för vissa fiskbestånd och grupper av fiskbestånd i Östersjön för 2024 och om ändring av förordning (EU) 2023/194 vad gäller vissa fiskemöjligheter i andra vatten**Utskottet beslutade enligt 7 kap. 12 § RO att begära överläggning med regeringen, Landsbygds- och infrastrukturdepartementet, om COM(2023) 492, Kommissionens förslag till rådets förordning om fastställande av fiskemöjligheterna för vissa fiskbestånd och grupper av fiskbestånd i Östersjön för 2024 och om ändring av förordning (EU) 2023/194 vad gäller vissa fiskemöjligheter i andra vatten. Denna paragraf förklarades omedelbart justerad. |
| **§ 8** | **Redogörelse efter deltagande i internationella konferenser*** Ordförande Emma Nohrén (MP) och vice ordförande Kjell-Arne Ottosson (KD) lämnade en redogörelse efter sitt deltagande i FN:s livsmedels och jordbruksorganisations (FAO) 43:e konferens

i Rom, Italien, den 1 – 7 juli 2023.* Ordförande Emma Nohrén (MP) lämnade en redogörelse efter sitt deltagande i den interparlamentariska konferensen om den gemensamma jordbrukspolitiken i Zagreb, Kroatien, den 25 september 2023.
 |
| **§ 9** | **Nästa sammanträde**Nästa sammanträde äger rum tisdagen den 3 oktober 2023 kl. 11.00.  |
| Vid protokolletEva ForsmanJusteras den 5 oktober 2023Emma Nohrén |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| MILJÖ- OCH JORDBRUKS- UTSKOTTET | **NÄRVAROFÖRTECKNING** | **Bilaga 1** till prot. 2023/24:3 |
|  | § 1 | § 2  | § 3 – 9 |  |  |  |
| ***LEDAMÖTER*** | N | R | N | R | N | R | N | R | N | R | N | R |
| Emma Nohrén (MP), ordförande | X |  | X |  | X |  |  |  |  |  |  |  |
| Kjell-Arne Ottosson (KD), vice ordf. | X |  | X |  | X |  |  |  |  |  |  |  |
| Martin Kinnunen (SD) | X |  | X |  | X |  |  |  |  |  |  |  |
| Anna-Caren Sätherberg (S) | X |  | X |  | X |  |  |  |  |  |  |  |
| John Widegren (M) | X |  | X |  | X |  |  |  |  |  |  |  |
| Joakim Järrebring (S) | X |  | X |  | X |  |  |  |  |  |  |  |
| Staffan Eklöf (SD) | X |  | X |  | X |  |  |  |  |  |  |  |
| Malin Larsson (S) | X |  | X |  | X |  |  |  |  |  |  |  |
| Helena Storckenfeldt (M) | X |  | X |  | X |  |  |  |  |  |  |  |
| Tomas Kronståhl (S) | O |  | O |  | X |  |  |  |  |  |  |  |
| Mattias Eriksson Falk (SD) | X |  | X |  | X |  |  |  |  |  |  |  |
| Jytte Guteland (S) | X |  | X |  | X |  |  |  |  |  |  |  |
| Marléne Lund Kopparklint (M) | X |  | X |  | X |  |  |  |  |  |  |  |
| Kajsa Fredholm (V) | X |  | O |  | O |  |  |  |  |  |  |  |
| Stina Larsson (C) | O |  | X |  | X |  |  |  |  |  |  |  |
| Beatrice Timgren (SD) | X |  | X |  | X |  |  |  |  |  |  |  |
| Elin Nilsson (L) | X |  | X |  | X |  |  |  |  |  |  |  |
| ***SUPPLEANTER*** |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Vakant (SD) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Johan Löfstrand (S) | X |  | X |  | - |  |  |  |  |  |  |  |
| Johanna Hornberger (M) | O |  | O |  | O |  |  |  |  |  |  |  |
| Sofia Skönnbrink (S) | O |  | O |  | O |  |  |  |  |  |  |  |
| Patrik Jönsson (SD) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Isak From (S) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Oskar Svärd (M) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Marianne Fundahn (S) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Rashid Farivar (SD) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Markus Selin (S) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Camilla Brunsberg (M) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Andrea Andersson Tay (V) | O |  | X |  | X |  |  |  |  |  |  |  |
| Magnus Oscarsson (KD) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Daniel Bäckström (C) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Jakob Olofsgård (L) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Rebecka Le Moine (MP) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Anna af Sillén (M) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Josef Fransson (SD) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Vakant (SD) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Nadja Awad (V) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Rickard Nordin (C) | X |  | O |  | O |  |  |  |  |  |  |  |
| Cecilia Engström (KD) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Dan Hovskär (KD) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Per Bolund (MP) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Elin Söderberg (MP) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Louise Eklund (L) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Helena Gellerman (L) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Håkan Svenneling (V) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Anders Karlsson (C) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| N = Närvarande | X = ledamöter som deltagit i handläggningen |
| R = Omröstning med rösträkning | O = ledamöter som härutöver har varit närvarande |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| MILJÖ- OCH JORDBRUKSUTSKOTTET |  | **Bilaga 2**till protokoll2023/24:3 |

**Överläggning den 28 september 2023 om kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EU) 2019/1242 vad gäller skärpning av normerna för koldioxidutsläpp från nya tunga fordon och införande av rapporteringsskyldigheter samt om upphävande av förordning (EU) 2018/956**

**Preliminär svensk ståndpunkt:**
Regeringen välkomnar kommissionens förslag till översyn av EU-målen för utsläpp av koldioxid från nya tunga vägfordon samtidigt som det är viktigt att förslagen inte skadar europeisk konkurrenskraft. Regeringen vill se ett regelverk med hög klimatnytta som på ett kostnadseffektivt sätt bidrar till uppsatta energi- och klimatmål och försörjningstrygghet, samt som är så administrativt enkelt som möjligt för berörda aktörer inom näringsliv och offentlig sektor. Regeringen ser positivt på att tillämpningsområdet utökas till att omfatta flertalet tunga vägfordon över 3,5 ton. Regeringen anser att en stor andel av dessa bör omfattas av EU:s skärpta utsläppsmål, samtidigt som det är viktigt att ambitionsnivån vad gäller mål för respektive fordonstyp sätts i relation till teknisk mognadsgrad för att säkerställa en ordnad omställning. Regeringenser positivt på möjligheten att föra över enskilda nollutsläppsfordon mellan tillverkarna som ett sätt att stärka incitamentet att gå före i omställningen. Regeringen delar kommissionens bedömning att målnivåerna behöver utgå från de fastslagna skärpta klimatmålen. Vidare bedömer regeringen att skärpningar av EU:s krav för koldioxidutsläpp förutsätter att utbyggnaden av laddinfrastrukturen i medlemsstaterna går i tillräckligt snabb takt. Utbyggnaden av ladd- och tankinfrastruktur som följer av den föreslagna förordningen om utbyggnaden av infrastruktur för alternativa fordonsbränslen (AFIR) är därför en grundläggande förutsättning för att bygga upp ett marknadsunderlag för en elektrifiering över hela EU. Det behöver närmare analyseras huruvida de föreslagna målnivåerna är realistiska mot bakgrund av takten i utbyggnaden av laddinfrastruktur.

Elektrifierade fordon är viktiga i omställningen både för att minska koldioxidutsläpp och utsläpp av luftföroreningar, förslaget har därför koppling till kommissionens förslag om Euro 7 som kommissionen lämnade 10 november 2022. Det är därför viktigt att uppmärksamma att fordonstillverkarnas insatser för att uppfylla koldioxidkraven genom ökad elektrifiering, , inte undanträngs av insatser för att uppfylla Euro 7-kraven. Med anledning av detta behöver skärpta koldioxidkrav sättas i relation till kraven i Euro 7 och att denna rättsakt därför behöver samspela med förhandlingen av Euro 7.

EU:s mål för växthusgasutsläpp av tunga vägfordon har betydelse för Sveriges möjlighet att nå det nationella målet för inrikes transporter och för klimatmålet om nettonollutsläpp senast 2045, som innebär att utsläppen i transportsektorn behöver vara i princip noll till 2045. Regeringen analyserar därför förslaget och i vilken utsträckning det kan bidra till att Sverige når sina klimatmål.

Regeringen anser att regelverket ska utformas för att bidra till ökad försörjningstrygghet och ta hänsyn till segment där särskilda svårigheter finns avseende elektrifiering, och stödjer därför möjligheten att använda olika typer hållbara fossilfria bränslen även på längre sikt.

Regeringen anser att ett särskilt mål för stadsbussar förutsätter hänsyn till socioekonomiska och regionala faktorer så som väderförhållanden och långa avstånd.

Regeringen anser att bestämmelser kring flexibiliteter bör utformas på ett sådant sätt att de inte leder till totalt sett högre utsläpp av växthusgasutsläpp men ökar kostnadseffektiviteten för omställningen.

Regeringen anser att kraven såvitt gäller tunga släpfordon ska ta hänsyn till olika användningsområden och därmed ta hänsyn till de tunga och långa transporter (EMS) som framför allt finns i Norden och som bidrar till en ökad energieffektivitet och lägre klimatutsläpp per transporterad godsenhet.

Regeringen anser att förordningens regler om offentlig upphandling bör utformas så att nödvändig flexibilitet bibehålls för upphandlande myndigheter och enheter att utforma upphandlingsförfarandet på ett sätt som främjar konkurrens och innovation. Regeringen anser att särreglering för upphandling bör undvikas.

Mot bakgrund av Sveriges budgetrestriktiva hållning ska Sverige agera för att förordningens ekonomiska konsekvenser begränsas både för statens budget och EU-budgeten. Eventuella kostnader som förslagen kan leda till för den nationella budgeten ska finansieras i linje med de principer om neutralitet för statens budget som riksdagen beslutat om (prop. 1994/95:40, bet. 1994/95:FiU5, rskr. 1994/95:67). Utgiftsdrivande åtgärder på EUbudgeten behöver finansieras genom omprioriteringar i EU:s budget

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| MILJÖ- OCH JORDBRUKSUTSKOTTET |  | **Bilaga 3**till protokoll2023/24:3 |

**Kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EU) 2019/1242 vad gäller skärpning av normerna för koldioxidutsläpp från nya tunga fordon och införande av rapporteringsskyldigheter samt om upphävande av förordning (EU) 2018/956**

**S-ledamöterna anmälde följande avvikande ståndpunkt:**

Det sjätte stycket i den svenska ståndpunkten bör lyda:

Regeringen anser att bestämmelser kring flexibiliteter bör utformas på ett sådant sätt att det leder till lägre utsläpp av växthusgasutsläpp samtidigt som kostnadseffektiviteten för omställning ökar.

**V-ledamoten anmälde följande avvikande ståndpunkt:**

Preliminär svensk ståndpunkt:

Regeringen välkomnar kommissionens förslag till översyn av EU-målen för utsläpp av koldioxid från nya tunga vägfordon.

För Sveriges del bedömer regeringen att förslaget ökar möjligheten att nå den av riksdagen fastställda klimatmål om nettonollutsläpp till 2045. En ökad elektrifiering av tunga fordon skulle bidra till en förbättrad närmiljö och avsevärt minska utsläpp av framför allt kväveoxider och andra luftföroreningar vi d sidan av minskade klimatutsläpp.

**C-ledamoten anmälde följande avvikande ståndpunkt:**

Tillägg av en bisats i enlighet med markeringen nedan, regeringens ståndpunkt fjärde stycket:

Regeringen anser att regelverket ska utformas för att bidra till ökad

försörjningstrygghet och ta hänsyn till segment där särskilda svårigheter

finns avseende elektrifiering, och stödjer därför möjligheten att använda

olika typer hållbara fossilfria bränslen**, så som biogas,** även på längre sikt.

**MP-ledamoten anmälde följande avvikande ståndpunkt:**

Regeringen välkomnar kommissionens förslag till översyn av EU-målen för utsläpp av koldioxid från nya tunga vägfordon och anser att den utgör en viktig möjlighet att stärka ~~samtidigt som det är viktigt att förslagen inte skadar~~ europeisk konkurrenskraft. Regeringen vill se ett regelverk med hög klimatnytta som på ett kostnadseffektivt sätt bidrar till uppsatta energi- och klimatmål och försörjningstrygghet, samt som är så administrativt enkelt som möjligt för berörda aktörer inom näringsliv och offentlig sektor. Regeringen ser positivt på att tillämpningsområdet utökas till

att omfatta flertalet tunga vägfordon över 3,5 ton. Regeringen anser att en stor andel av dessa bör omfattas av EU:s skärpta utsläppsmål, samtidigt som det är viktigt att ambitionsnivån vad gäller mål för respektive fordonstyp sätts i relation till teknisk mognadsgrad för att säkerställa en ordnad omställning. Regeringen ser positivt på möjligheten att föra över enskilda nollutsläppsfordon mellan tillverkarna som ett sätt att stärka incitamentet att gå före i omställningen. Regeringen delar kommissionens bedömning att målnivåerna behöver utgå från de fastslagna skärpta

klimatmålen. Vidare bedömer regeringen att skärpningar av EU:s krav för koldioxidutsläpp förutsätter att utbyggnaden av laddinfrastrukturen i medlemsstaterna går i tillräckligt snabb takt. Utbyggnaden av ladd- och tankinfrastruktur som följer av den föreslagna förordningen om utbyggnaden av infrastruktur för alternativa fordonsbränslen (AFIR) är därför en grundläggande förutsättning för att bygga upp ett marknadsunderlag för en elektrifiering över hela EU. Samtidigt bedömer regeringen att ambitiösa mål för koldioxidutsläpp från nytillverkade tunga vägfordon kommer att driva på utbyggnaden av laddinfrastruktur genom att skapa säker efterfrågan på infrastrukturen. ~~Det behöver närmare analyseras huruvida de föreslagna målnivåerna är realistiska mot bakgrund av takten i utbyggnaden av laddinfrastruktur.~~

Elektrifierade fordon är viktiga i omställningen både för att minska koldioxidutsläpp och utsläpp av luftföroreningar, förslaget har därför koppling till kommissionens förslag om Euro 7 som kommissionen lämnade 10 november 2022. ~~Det är därför viktigt att uppmärksamma att fordonstillverkarnas insatser för att uppfylla koldioxidkraven genom ökad elektrifiering, , inte undanträngs av insatser för att uppfylla Euro 7-kraven. Med anledning av detta behöver skärpta~~

~~koldioxidkrav sättas i relation till kraven i Euro 7 och att denna rättsakt därför behöver samspela med förhandlingen av Euro 7.~~

EU:s mål för växthusgasutsläpp av tunga vägfordon har betydelse för Sveriges möjlighet att nå det nationella målet för inrikes transporter och för klimatmålet om nettonollutsläpp senast 2045, som innebär att utsläppen i transportsektorn behöver vara i princip noll till 2045. Regeringen analyserar därför förslaget och i vilken utsträckning det kan bidra till att Sverige når sina klimatmål, och anser att en ambitiös lagstiftning är mycket viktigt för att Sverige och EU ska nå sina klimatmål. Regeringen anser därför att ambitionen bör höjas till ett nollutsläppsmål senast 2040 och mer ambitiösa mål 2030 och 2035.

~~Regeringen anser att regelverket ska utformas för att bidra till ökad försörjningstrygghet och ta hänsyn till segment där särskilda svårigheter finns avseende elektrifiering, och stödjer därför möjligheten att använda olika typer hållbara fossilfria bränslen även på längre sikt.~~

Regeringen anser att ett särskilt mål för stadsbussar är positivt eftersom tröskeln är mindre för att ställa om Stadsbussar ~~förutsätter hänsyn till socioekonomiska och regionala faktorer så som väderförhållanden och långa avstånd~~. Regeringen anser att yrkesfordon, så som sopbilar, även de bör inkluderas i lagstiftningen.

Regeringen anser att bestämmelser kring flexibiliteter bör utformas på ett sådant sätt att de inte leder till totalt sett högre utsläpp av växthusgasutsläpp men ökar kostnadseffektiviteten för omställningen .och anser därför att brytpunkten på fem år för utsläppsskulder även bör innefatta utsläppskrediter.

~~Regeringen anser att kraven såvitt gäller tunga släpfordon ska ta hänsyn till olika användningsområden och därmed ta hänsyn till de tunga och långa transporter (EMS) som framför allt finns i Norden och som bidrar till en ökad energieffektivitet och lägre klimatutsläpp per transporterad godsenhet.~~

~~Regeringen anser att förordningens regler om offentlig upphandling bör utformas så att nödvändig flexibilitet bibehålls för upphandlande myndigheter och enheter att utforma upphandlingsförfarandet på ett sätt som främjar konkurrens och innovation. Regeringen anser att särreglering för upphandling bör undvikas.~~

~~Mot bakgrund av Sveriges budgetrestriktiva hållning ska Sverige agera för att förordningens ekonomiska konsekvenser begränsas både för statens budget och EU-budgeten. Eventuella kostnader som förslagen kan leda till för den nationella budgeten ska finansieras i linje med de principer om neutralitet för statens budget som riksdagen beslutat om (prop. 1994/95:40, bet. 1994/95:FiU5, rskr. 1994/95:67). Utgiftsdrivande åtgärder på EU budgeten behöver finansieras genom omprioriteringar i EU:s budget~~

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| MILJÖ- OCH JORDBRUKSUTSKOTTET |  | **Bilaga 4**till protokoll2023/24:3 |

**Överläggning den 28 september 2023 om kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om cirkulära krav för konstruktion av fordon och för hanteringen av uttjänta fordon, ändring av förordningar (EU) 2018/858 och 2019/1020 och upphävande av direktiv 2000/53/EG och 2005/64/EG**

**Preliminär svensk ståndpunkt:**

Regeringen välkomnar ambitionen i förslaget att ställa om till mer cirkulära flöden. Regeringen anser att förslaget bör utformas för att nå ett mer resurseffektivt, fossilfritt och självförsörjande EU där fordon är återanvändbara i högre grad, där uttjänta fordon ingår i giftfria, högkvalitativa kretslopp och där avfallet minimeras. Regeringen anser att ambitiösa mål och tidslinjer bör eftersträvas. Regeringen avser verka för en lagstiftning med hög miljö- och klimatambition med en balans mellan ett effektivt miljöskydd, administrativ börda, näringslivets konkurrenskraft och ett beaktande av fordonsägarnas intressen samt att hänsyn tas till att fordon är en komplex produkt som ingår i globala värdekedjor.

Regeringen välkomnar att vissa krav i förordningen omfattar fler fordonskategorier. Regeringen ser också positivt på att kommissionen ska utvärdera om designkrav för nya fordon samt mål för återanvändning och återvinning bör omfatta fler fordonskategorier och hur sådana krav i så fall bör utformas.

Regeringen anser att det är viktigt att det finns flexibilitet för utformningen av utökat producentansvar eftersom det möjliggör lösningar som är anpassade till nationella förhållanden.

Regeringen ser positivt på förslagets krav på en minsta andel återvunnet plastmaterial i nya fordon och att kommissionen ska utvärdera lämplighet även för andra material under beaktande av varje materials specifika förutsättningar. Regeringen anser också att förslaget bör underlätta för slutna kretslopp för material som återvinns till samma användning. Därutöver välkomnas åtgärder i förslaget som underlättar återvinning, återanvändning och reparationer.

Regeringen välkomnar att förslaget innehåller krav på produktpass. Regeringen avser även att verka för genomförandet av åtaganden i EU:s kemikaliestrategi om att skapa giftfria materialkretslopp. Regeringen ser därför behov av att tydliggöra hur minimering av förekomsten samt hur krav på information om potentiellt skadliga ämnen i fordon bör regleras.

Regeringen välkomnar att förslaget gör det enklare att skilja mellan ett begagnat fordon och ett uttjänt fordon. Regeringen välkomnar att förslaget ställer krav som underlättar spårning, att fordon ska bevisas som trafikdugliga för att få exporteras, och utökade krav på tillsyn av fordon eftersom det är viktigt att motverka en hantering, där s.k. försvunna fordon idag utgör ett problem eftersom fordonen inte avregistreras utan exporteras direkt till tredje land eller via andra medlemsstater.

Regeringen anser att förslaget bör utformas för att inte snedvrida konkurrensen eller ha en negativ inverkan på den inre marknadens funktion eller handeln med tredje land.

Mot bakgrund av vår budgetrestriktiva hållning bör Sverige verka för att kostnaderna begränsas både på EU-budgeten och statsbudgeten. Om förslaget medför ökade kostnader för den nationella budgeten ska dessa i första hand finansieras genom omprioriteringar inom berörda anslag i linje med de principer om neutralitet för statens budget som riksdagen beslutat om (prop. 1994/95:40, bet. 1994/95FiU5, rskr. 1994/95:67).

Förslaget förhåller sig till andra rättsakter och regeringen anser att det är viktigt att lagstiftningarna blir samstämmiga.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| MILJÖ- OCH JORDBRUKSUTSKOTTET |  | **Bilaga 5**till protokoll2023/24:3 |

**Kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om cirkulära krav för konstruktion av fordon och för hanteringen av uttjänta fordon, ändring av förordningar (EU) 2018/858 och 2019/1020 och upphävande av direktiv 2000/53/EG och 2005/64/EG**

**V- och MP-ledamöterna anmälde följande avvikande ståndpunkt:**

Regeringen välkomnar ambitionen i förslaget att ställa om till mer cirkulära flöden. Regeringen anser att förslaget bör utformas för att nå ett mer resurseffektivt, fossilfritt och självförsörjande EU där fordon är återanvändbara i högre grad, där uttjänta fordon ingår i giftfria, högkvalitativa kretslopp och där avfallet minimeras. Regeringen anser att ambitiösa mål och tidslinjer bör eftersträvas. Regeringen avser verka för en lagstiftning med hög miljö- och klimatambition ~~med en balans mellan ett effektivt miljöskydd, administrativ börda, näringslivets konkurrenskraft och ett beaktande av fordonsägarnas intressen samt att hänsyn tas till att fordon är en komplex produkt som ingår i globala värdekedjor~~.

Regeringen välkomnar att vissa krav i förordningen omfattar fler fordonskategorier. Regeringen ser också positivt på att kommissionen ska utvärdera om designkrav för nya fordon samt mål för återanvändning och återvinning bör omfatta fler fordonskategorier och hur sådana krav i så fall bör utformas.

Regeringen anser att det är viktigt att det finns flexibilitet för utformningen av utökat producentansvar eftersom det möjliggör lösningar som är anpassade till nationella förhållanden.

Regeringen ser positivt på förslagets krav på en minsta andel återvunnet plastmaterial i nya fordon och att kommissionen ska utvärdera lämplighet även för andra material under beaktande av varje materials specifika förutsättningar. Regeringen anser också att förslaget bör underlätta för slutna kretslopp för material som återvinns till samma användning. Därutöver välkomnas åtgärder i förslaget som underlättar återvinning, återanvändning och reparationer.

Regeringen välkomnar att förslaget innehåller krav på produktpass. Regeringen avser även att verka för genomförandet av åtaganden i EU:s kemikaliestrategi om att skapa giftfria materialkretslopp. Regeringen ser därför behov av att tydliggöra hur minimering av förekomsten samt hur krav på information om potentiellt skadliga ämnen i fordon bör regleras.

Regeringen välkomnar att förslaget gör det enklare att skilja mellan ett begagnat fordon och ett uttjänt fordon.

Regeringen välkomnar att förslaget ställer krav som underlättar spårning, att fordon ska bevisas som trafikdugliga för att få exporteras, och utökade krav på tillsyn av fordon eftersom det är viktigt att motverka en hantering, där s.k. försvunna fordon idag utgör ett problem eftersom fordonen inte avregistreras utan exporteras direkt till tredje land eller via andra medlemsstater.

Regeringen anser att förslaget bör utformas för att inte snedvrida konkurrensen eller ha en negativ inverkan på den inre marknadens funktion eller handeln med tredje land.

Mot bakgrund av vår budgetrestriktiva hållning bör Sverige verka för att kostnaderna begränsas både på EU-budgeten och statsbudgeten. Om förslaget medför ökade kostnader för den nationella budgeten ska dessa i första hand finansieras genom omprioriteringar inom berörda anslag i linje med de principer om neutralitet för statens budget som riksdagen beslutat om (prop. 1994/95:40, bet. 1994/95FiU5, rskr. 1994/95:67).

Förslaget förhåller sig till andra rättsakter och regeringen anser att det är viktigt att lagstiftningarna blir samstämmiga.