



## MRV CO2 tunga fordon

2016/17:FPM98

Miljö- och energidepartementet

2017-06-29

### Dokumentbeteckning

KOM (2017) 279

EP och rådets förordning om övervakning och rapportering av CO<sub>2</sub>-utsläpp och bränsleförbrukning från nya tunga fordon

### Sammanfattning

Kommissionen föreslår en ny förordning om övervakning och rapportering av koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning från hela tunga fordon. Det föreslås att tillverkarna av tunga fordon ska vara skyldiga att rapportera bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp till kommissionen. Medlemsstaterna ska rapportera vilka tunga fordon som registreras i landet. Kommissionen ska sammanställa informationen från tillverkarna och medlemsstaterna. Kommissionen ska föra ett centralt register över den information som medlemsstaterna och tillverkarna rapporterar. Registret ska vara öppet och administreras av den Europeiska miljöbyrån. Kommissionen föreslås få mandat att utfärda delegerade akter för att fastställa kvalitetskrav för informationen och utformning av rapporteringen. De nya bestämmelserna föreslås träda i kraft den 28 februari 2020.

Regeringen välkomnar kommissionens förslag till ny förordning. Det är viktigt från miljö- och konkurrenssynpunkt att såväl beräkning av koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning som övervakning och rapportering av dessa värden tillämpas på ett enhetligt sätt inom EU. Detta som ett led i att öka fokus på utsläppen från tunga fordon och för att möjliggöra en kommande reglering av utsläppen.

## 1.1 Ärendets bakgrund

Förslaget har sin bakgrund i kommissionens meddelande från maj 2014 om en strategi för att minska nya tunga fordons bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp (KOM(2014) 285 slutlig). Förslaget bidrar också till genomförandet av kommissionens meddelande om en europeisk strategi för utsläppssnål rörlighet som antogs 2016 (KOM(2016) 501 slutlig). Strategins mål är att minska koldioxidutsläppen från hela tunga fordon på ett sätt som är kostnadseffektivt och balanserat för berörda parter och för samhället i stort. Med utsläpp från hela tunga fordon menas de sammantagna utsläppen från motor, chassi, hytt och släp. I dag kontrolleras utsläppen från tunga fordon endast genom mätning av motorn.

I strategin konstaterar kommissionen att det råder brist på information om koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning från tunga fordon. Kommissionen föreslår två åtgärder för att på kort sikt avhjälpa denna brist: (1) ett simuleringsverktyg för att beräkna utsläppen och förbrukningen samt (2) en reglering för att övervaka och rapportera utsläppen och förbrukningen.

I maj 2017 antog Europeiska kommissionens tekniska kommitté för fordonsfrågor (TCMV) bestämmelser om simuleringsverktyget VECTO (Vehicle Energy Consumption Calculation Tool). Bestämmelserna om VECTO ska, efter rådets och Europaparlamentets godkännande, regleras i den tillämpliga lagstiftningen om typgodkännande av motorfordon, i en så kallad kommissionsförordning.

Förslaget till en ny förordning för att övervaka och rapportera koldioxidutsläppen och bränsleförbrukningen från hela tunga fordon genomför den andra åtgärden i strategin.

## 1.2 Förslagets innehåll

Europeiska kommissionen föreslår en ny förordning om övervakning och rapportering av koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning från hela tunga fordon. Det föreslås att tillverkarna av tunga fordon ska vara skyldiga att rapportera bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp, beräknade med hjälp av VECTO, till kommissionen. Medlemsstaterna ska rapportera vilka tunga fordon som registreras i landet. Kommissionen ska sammanställa informationen från tillverkarna och medlemsstaterna. Kommissionen ska föra ett centralt register över den information som medlemsstaterna och tillverkarna rapporterar. Registret ska vara öppet och administreras av den Europeiska miljöbyrån. Kommissionen föreslås få mandat att utfärda delegerade akter för att fastställa kvalitetskrav för informationen och utformning av rapporteringen. De nya bestämmelserna föreslås träda i kraft den 28 februari 2020.

Förslaget syftar till att göra informationen från VECTO tillgänglig, användbar och enhetlig på EU-nivå. Även om förbättrad konsumentinformation inte väntas leda till någon avsevärd minskning av koldioxidutsläppen från tunga fordon så förväntas det ge positiva effekter genom bättre marknadsinformation om fordonens effektivitet och därmed ökad konkurrens för mer miljöanpassade fordon. Genom att informationen tas fram och uppgifterna görs tillgängliga tas också ett betydelsefullt steg mot att kunna reglera koldioxidutsläpp från tunga fordon. Kommissionen uttrycker i förslaget att utsläppen från tunga fordon måste minska för att unionens klimatmål ska kunna nås. I strategin tydliggör kommissionen att en möjlig åtgärd på medellång sikt är att införa koldioxidkrav även för tunga fordon. En förutsättning för ytterligare åtgärder är att simuleringsverktyget VECTO är fullt redo att tas i bruk och att denna lagstiftning för övervakning och rapportering av koldioxidutsläpp från tunga fordon har antagits. En motsvarande förordning finns redan för lätta fordon.

### 1.3 Gällande svenska regler och förslagets effekt på dessa

Regeringen analyserar för närvarande effekterna på svenska regler. Även om en EU-förordning är direkt gällande i sin lydelse kan den innehålla bestämmelser som medför behov av regeländringar i medlemsstaterna. En första preliminär bedömning är att förslaget kan få effekter på fordonslagen (2002:574) och avgasreningslagen (2011:318).

### 1.4 Budgetära konsekvenser/Konsekvensanalys

Kommissionen bedömer att förslaget medför en mycket begränsad finansiell eller administrativ börda för unionen och att dessa främst avser Europeiska miljöbyrån. Konsekvenserna för statens budget bedöms bli marginella. I dag finns motsvarande rapporteringssystem för lätta fordon som skulle kunna samordnas med dessa bestämmelser.

## 2 Ståndpunkter

### 2.1 Preliminär svensk ståndpunkt

Regeringen välkomnar kommissionens förslag till ny förordning. Genom den föreslagna förordningen fastställs en harmoniserad lagstiftning om övervakning och rapportering av koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning från hela tunga fordon. Regeringen anser att det är viktigt från miljö- och konkurrenssynpunkt att såväl beräkningen av koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning (med hjälp av VECTO) som övervakning och rapportering av dessa värden tillämpas på ett enhetligt sätt inom EU.

Regeringen stödjer också kommissionens syn om att utsläppen från tunga fordon måste minska för att de nödvändiga utsläppsminskningarna i transportsektorn ska kunna uppnås.

Regeringen vill se att lagstiftningen om övervakning och rapportering genomförs så snabbt som möjligt. Detta för att möjliggöra att ett system för koldioxidkrav även för tunga fordon ska kunna introduceras. Sedan 2012 finns EU-krav för koldioxidutsläpp från lätta bilar. Regeringen anser att utgångspunkten bör vara att den nya förordningen utformas på ett sådant sätt att reglerna på sikt kan bidra till att det kan införas krav för att reglera koldioxidutsläpp från tunga fordon. Regeringen analyserar omfattningen och inriktningen av de krav som avses ställas på myndigheter och tillverkare. Regeringen avser verka för att hålla den administrativa bördan så låg som möjligt för såväl företag som myndigheter utan att syftet med lagstiftningen urholkas. Regeringen anser att delegerade akter kan vara lämpliga för att uppdatera tekniska krav men analyserar om omfattningen av de föreslagna delegerade akterna är lämplig.

## 2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter

Övriga medlemsstaters ståndpunkter är ännu inte kända.

## 2.3 Institutionernas ståndpunkter

Institutionernas ståndpunkter är ännu inte kända.

## 2.4 Remissinstansernas ståndpunkter

Någon remissbehandling av förslagen har ännu inte genomförts.

# 3 Förslagets förutsättningar

## 3.1 Rättslig grund och beslutsförfarande

Förslagen har sin rättsliga grund i artikel 192.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget). Förordningen antas enligt det ordinarie lagstiftningsförfarandet med medbestämmande för Europaparlamentet. För beslut i ministerrådet krävs kvalificerad majoritet.

## 3.2 Subsidiaritets- och proportionalitetsprincipen

Kommissionen bedömer att förslaget är förenligt med subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna. Kommissionen menar att en EU-reglering är nödvändig eftersom koldioxidutsläpp är av en gränsöverskridande natur och tillverkare av tunga fordon verkar på en internationell marknad.

Vidare anser kommissionen att förslaget inte går längre än nödvändigt för att säkerställa en fungerande inre marknad samtidigt som det skapar förutsättningar för allmän säkerhet och miljöskydd.

Regeringens preliminära bedömning är att förslagen som helhet respekterar subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna. Regeringen delar kommissionens uppfattning att nationella register skulle leda till en fragmentering av den inre marknaden och sämre information till konsumenterna.

## 4 Övrigt

### 4.1 Fortsatt behandling av ärendet

Förslaget kommer att hanteras i rådsarbetsgruppen för miljöfrågor. En första behandling genomfördes den 15 juni 2017. Rådsarbetsgruppens arbete beräknas pågå under den resterande delen av år 2017.

### 4.2 Fackuttryck / termer

Tunga fordon: tunga lastbilar och tunga bussar

Lätta fordon: personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar