

Regelrådet är ett särskilt beslutsorgan inom Tillväxtverket vars ledamöter utses av regeringen. Regelrådet ansvarar för sina egna beslut. Regelrådets uppgifter är att granska och yttra sig över kvaliteten på konsekvensutredningar till författningsförslag som kan få effekter av betydelse för företag.

Miljödepartementet

## Yttrande över Övervakning och rapportering av uppgifter om verkliga utsläpp från vissa fordon

### Regelrådets ställningstagande

Regelrådet finner att konsekvensutredningen inte uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

### Innehållet i förslaget

I den remitterade promemorian föreslås ändringar i följande författningar:

- Fordonslagen (2002:574),
- Fordonsförordningen (2009:211),
- Vägtrafikdataförordningen (2019:382) och
- Förordningen (2019:383) om fordons registrering och användning.

Förslagen kompletterar kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/392 av den 4 mars 2021 om övervakning och rapportering av uppgifter om koldioxidutsläpp från personbilar och lätta nyttofordon i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/631 och om upphävande av genomförandeförordningarna (EU) nr 1014/2010, (EU) nr 293/2012, (EU) 2017/1152 och (EU) 2017/1153 (genomförandeförordningen).

Enligt genomförandeförordningen ska medlemsstaterna 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 och som är utrustade med ombordsystem för övervakning av bränsle- och/eller energiförbrukning (artikel 10). Uppgifterna ska samlas in när fordonen genomgår en trafiksäkerhetsprovning såvida inte fordonsägaren uttryckligen vägrar att göra dessa uppgifter tillgängliga. Ändringarna i fordonslagen innebär dels att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om besiktningsorganens insamling och hantering av uppgifter som avses i artikel 10 i genomförandeförordningen, dels att en upplysning tas in om att det i fordonslagen finns kompletterande bestämmelser till genomförandeförordningen.

Vidare anges att genom ändringen i fordonsförordningen får Transportstyrelsen meddela föreskrifter om insamling och hantering av de uppgifter som avses i artikel 10 i genomförandeförordningen och ytterligare föreskrifter om verkställigheten av genomförandeförordningen.

I vägtrafikdataförordningen införs bestämmelser om när de uppgifter som har samlats in ska gallras. I bilagan till förordningen anges vilka uppgifter som ska registreras i vägtrafikregistret. Ändringen i förordningen om fordons registrering och användning innebär att det är Transportstyrelsen som ska fullgöra de skyldigheter i fråga om insamling och rapportering av uppgifter som Sverige har enligt genomförandeförordningen.

Författningsändringarna föreslås träda i kraft den 1 april 2023.

## **Skälen för Regelrådets ställningstagande**

### **Bakgrund och syfte med förslaget**

I promemorian anges att genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/631 av den 17 april 2019 om fastställande av normer för koldioxidutsläpp för nya personbilar och för nya lätta nyttofordon och om upphävande av förordningarna (EG) nr 443/2009 och (EU) nr 510/2011 (förordningen om nya bilars koldioxidutsläpp) fastställs ett EU-mål för koldioxidutsläppen från hela flottan av nya personbilar och lätta lastbilar som registreras per år i EU. Genomförandeförordningen (se ovan) fastställer förfaranden för övervakning och rapportering av uppgifter om dessa fordon och innebär att medlemsstaterna ska samla in uppgifter om bränsle- och energiförbrukningen vid verklig körning och rapportera dessa till kommissionen.

Det införs nu krav på att uppgifter om fordonets verkliga förbrukning ska läsas av och rapporteras till kommissionen. Uppgifterna ska lämnas både från medlemsstaterna och fordonstillverkarna. De uppgifter som medlemsstaterna ska rapportera ska läsas av i samband med att fordonet genomgår en trafiksäkerhetsprovning enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/45/EU av den 3 april 2014 om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet och om upphävande av direktiv 2009/40/EG, det vill säga vid varje periodisk kontrollbesiktning.

Medlemsstaterna ska säkerställa att data ska kunna läsas ut från fordon vid en kontrollbesiktning från den 20 maj 2023. Slutligen anges att Transportstyrelsen har lämnat förslag till ändringar som är nödvändiga med anledning av genomförandeförordningen (M2022/00446).

Regelrådet finner att beskrivningen av bakgrund och syfte med förslaget är godtagbar.

### **Alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd**

Regelrådet har inte kunnat utläsa någon beskrivning av alternativa lösningar. Givet förslagets karaktär, är det troligt att något alternativ till författningsreglering inte är aktuellt. Även om så är fallet, är det värdefullt att beskriva om det finns några alternativ i själva regleringen. Med anledning av detta ärendes karaktär, kan dock en utelämnad beskrivning godtas.

Vad gäller effekter av om någon reglering inte kommer till stånd framgår det, för detta ärende, på ett tillräckligt sätt av beskrivningen av bakgrund och syfte.

Regelrådet finner att en utelämnad beskrivning av alternativa lösningar i detta ärende är godtagbar.

Regelrådet finner att beskrivningen av effekter av om någon reglering inte kommer till stånd är godtagbar.

## **Förslagets överensstämmelse med EU-rätten**

I promemorian finns det en beskrivning av vad genomförandeförordningen innebär. Såvitt Regelrådet förstår det, går de föreslagna ändringarna i svensk lagstiftning inte utöver vad genomförandeförordningen anger att medlemsstaterna ska göra.

Regelrådet finner att beskrivningen av förslagets överensstämmelse med EU-rätten är godtagbar.

## **Särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser**

I promemorian anges att de föreslagna ändringarna ska träda i kraft den 1 april 2023. Det anges att genomförandeförordningen trädde i kraft den 25 mars 2021. I förordningen framgår att rapportering till kommissionen ska göras från 2022. Uppgifter om bränsle- och energiförbrukning vid verklig körning ska samlas in från fordonet från den 20 maj 2023. För att kunna ha driftsättningen på plats bör samtliga författningsändringar träda i kraft den 1 april 2023.

Regelrådet har inte kunnat utläsa en beskrivning av behovet av informationsinsatser, vilket är en brist i redovisningen.

Regelrådet finner att beskrivningen av om särskild hänsyn behöver tas till tidpunkt för ikraftträdande är godtagbar.

Regelrådet finner att beskrivningen av behovet av speciella informationsinsatser är bristfällig.

## **Berörda företag utifrån antal, storlek och bransch**

I konsekvensutredningen anges att de som berörs av förslagen är de besiktningsföretag som utför kontrollbesiktning av personbilar och lätta lastbilar. I Sverige finns för närvarande åtta ackrediterade besiktningsföretag och antalet anställda per företag anges uppgå till mellan 5 och 550 personer.

Regelrådet vill i denna del framföra följande. Givet den relativt begränsade företagspopulationen (åtta företag) hade det varit önskvärt om förslagsställaren efterforskat hur många av de berörda åtta företagen som är att se som små företag (det/de företagen som är närmare 5 anställda) och hur många som är stora (det/de företagen som är närmare 550 anställda). Med det sagt, eftersom förslagsställaren belyser samtliga delar (antal, storlek och bransch), så kan beskrivningen godtas.

Regelrådet finner att beskrivningen av berörda företag utifrån antal, storlek och bransch är godtagbar.

## **Påverkan på berörda företags kostnader, tidsåtgång och verksamhet**

I konsekvensutredningen anges att i samband med kontrollbesiktning avläser idag besiktningsföretagen fordonens omborrdiagnosystem (OBD-system) för att kontrollera att motorns avgasreningssystem uppfyller normerna. Besiktningsföretagen har därmed verktyg och programvara för avläsning av OBD-system. I och med genomförandeförordningen ska besiktningsföretagen även avläsa uppgifter om verklig körning och rapportera informationen till Transportstyrelsen. För att kunna utföra de nya uppgifterna kommer besiktningsföretagen att behöva uppdatera programvaran för avläsning av OBD-system samt upprätta ett it-stöd för informationsöverföring. Den samlade kostnaden för besiktningsföretagen för detta beräknas

till 3 000 000 – 5 000 000 kronor.

Regelrådet vill i denna del framföra följande. Såvitt Regelrådet förstår förslagsställarens redovisning av kostnader kommer förslaget medföra såväl administrativa som andra kostnader. Det är inte tydligt hur dessa kostnader är fördelade sinsemellan och om en del har mer tydlig karaktär av engångskostnad, medan andra är mer återkommande (löpande) kostnader. Det framgår heller inte om vissa företag har en risk att få större kostnader än andra, beroende på deras förutsättningar. Företagens storlek har ofta en betydelse i det avseendet – både i bemärkelsen att ställa om för nya förutsättningar och förmåga att bära kostnader. Som framgår ovan finns det små företag bland de företag som berörs av förslaget, men det är okänt hur stor andel av de berörda företagen som är att se som små. Trots att det finns ett angivet spann för de samlade kostnaderna hade det varit värdefullt med en mer specifik redovisning hur företagen påverkas sinsemellan. Hur kostnaderna fördelas kan också få påverkan på företagens verksamhet, särskilt i avseendet om det kan bli fråga om att alls kunna fortsätta bedriva verksamhet. Avsaknaden av sådana beskrivningar medför att konsekvensutredningen är ofullständig i denna del.

Regelrådet finner att beskrivningen av förslagets påverkan på företagens kostnader, tidsåtgång och verksamhet är bristfällig.

### **Påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag**

Regelrådet har inte kunnat utläsa en beskrivning av förslagets påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag. Som anges ovan är det inte utrett vilken karaktär kostnaderna har. För de små aktörerna kan det finnas större utmaningar att finansiera kostnaderna – vilket i förlängningen påverkar företagens förmåga att konkurrera. Det hade varit behövligt med en beskrivning av om, och i vilken utsträckning, sådana effekter riskerar att uppstå.

Regelrådet finner att beskrivningen av förslagets påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag är bristfällig.

### **Regleringens påverkan på företagen i andra avseenden**

Regelrådet har inte kunnat utläsa en beskrivning av regleringens påverkan på företagen i andra avseenden. Då Regelrådet har funnit att flera andra aspekter i konsekvensutredningen är bristfälligt beskrivna kan det inte uteslutas att regleringen även kan få en påverkan på företagen i andra avseenden, som inte heller framgår av konsekvensutredningen.

Regelrådet finner att beskrivningen av regleringens påverkan på företagen i andra avseenden är bristfällig.

### **Särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning**

Som framgår ovan finns det små företag i den berörda företagspopulationen. Det framgår däremot inte om förslagsställaren har utrett och bedömt möjligheten att ta särskilda hänsyn till dessa företag, vilket är en brist i redovisningen.

Regelrådet finner att beskrivningen av om särskilda hänsyn behöver tas till små företag vid reglernas utformning är bristfällig.

## Sammantagen bedömning

Vissa aspekter i konsekvensutredningen har visserligen bedömts som godtagbart beskrivna. Dock finns det brister i beskrivningen av förslagets påverkan på företagens kostnader och verksamhet, konkurrensförhållanden och om särskilda hänsyn behöver tas till små företag vid reglernas utformning. De nämnda aspekterna är alltför centrala i ärendet och Regelrådet kan därmed inte bortse från bristerna vid den sammantagna bedömningen av konsekvensutredningen.

Regelrådet finner därför att konsekvensutredningen inte uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

Stöd till regelgivare i konsekvensutredningsarbetet finns i [Tillväxtverkets handledning för konsekvensutredning](#).

Regelrådet behandlade ärendet vid sammanträde den 14 september 2022.

I beslutet deltog Claes Norberg, ordförande, Anna-Lena Bohm, Hans Peter Larsson och Lennart Renbjär.

Ärendet föredrogs av Katarina Garinder Eklöv.



Claes Norberg  
Ordförande



Katarina Garinder Eklöv  
Föredragande