

Kopia till

m.remissvar@regeringskansliet.se  
martin.larsson@regeringskansliet.se

Miljödepartementet

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

### Transportstyrelsens synpunkter

Transportstyrelsen tillstyrker i huvudsak förslaget men har allmänna och specifika synpunkter enligt nedan.

#### Allmänna synpunkter

Det specifika målet att minska komplexiteten i regleringen anser vi motverkas av delar av förslaget. Till exempel så förenklas kraven för tester på väg, men samtidigt kommer detta innebära att marknadskontrollen kommer att försvåras och kräva ökade insatser. Fler varianter av körfall kommer att behöva utföras med ett utökat spann av temperatur och höjd över havet. Detta innebär större utmaningar jämfört med tidigare.

Eftersom samma emissionskrav ställs oberoende av bränsletyp samtidigt som lägre utsläppsnivåer behöver detekteras, så kommer ny typ av mätutrustning att krävas liksom att kraven på mätutrustningens noggrannhet ökar. Sammantaget medför detta ökade kostnader för oss som marknadskontrollmyndighet.

Förslaget om att fordon ska ha ett övervakningssystem som rapporterar om fordonets emissioner saknar detaljerade bestämmelser. Det är oklart vem som ska ansvara för hanteringen av dessa data och vi ser att det kan komma att kräva ytterligare resurser av oss som marknadskontrollmyndighet.

Dagens regler skiljer på euroklassificeringen genom att lätta fordon anges som Euro 6 medan tunga fordons euroklass anges med romerska siffror. I och med att förslaget inför samma eurobeteckning på lätta och tunga fordon finns det en risk att det blir svårare att hålla isär fordonstyperna. En följd därav kan vara att det blir svårare att säkerställa CO2 övervakningen (2018/956 och 2019/631).

## Specifika synpunkter

### **Artikel 5, punkt 2**

I denna punkt anges att fordons överensstämmelse med kraven i punkt 1 ska kontrolleras. Det är oklart vem denna skrivelse vänder sig till. Det bör förtydligas vem som ska göra den kontrollen.

### **Artikel 5, punkt 5**

Här hänvisas till punkterna 1, 2 och 3. Hänvisningen ska troligen istället vara till punkterna 1, 3 och 4.

### **Artikel 10, punkt 4**

Reglerna gäller från 1 juli 2025 för lätta fordon. Detta är för kort tid för att implementera nödvändiga förändringar i Transportstyrelsens IT-system för vägtrafikregistrering, särskilt som det inte är känt när genomförandeförordningarna kommer att beslutas och vad de kommer att innehålla. Förslaget innebär omfattande och helt nya regler som kräver anpassningar i registret. Detta är både komplicerat och tidskrävande, och därför behövs längre tid för införandet. Förändringarna i IT-systemet kan inte påbörjas förrän hela regelverket är på plats. Transportstyrelsen bedömer att det krävs ca 2-3 år för att genomföra anpassningarna. Den längre tiden beror på om vi måste anpassa det nuvarande registret, vilket kommer ersättas av ett nytt register inom några år. Anpassningarna kommer att innebära kostnader för verksamheten och ett riktmärke är att varje ny uppgift kostar ca 3 miljoner kronor att införa, beroende på komplexiteten. Hur många uppgifter som måste införas eller ändras, kan inte fullt ut bedömas innan genomförandereglererna är på plats, men storleksordningen fem nya eller ändrade uppgifter är en rimlig bedömning. Kostnaden per ny uppgift kan bli lägre om flera uppgifter ska föras in samtidigt, och därför bedöms den totala kostnaden inte överstiga 5 miljoner. Dock finns en stor osäkerhet när det gäller dessa kostnader.

Transportstyrelsen måste vara färdig med utvecklingsarbetet när fordon med Euro 7 ska börja registreras. Om så inte är fallet kommer det att innebära att Sverige inte kan registrera dessa fordon.

Transportstyrelsen har många stora pågående utvecklingsarbeten, vilket medför att nödvändiga resurser för detta arbete kommer vara mycket svåra att allokera. Utvecklingskostnaden ryms inte heller inom myndighetens befintliga budgetramar. Kostnaderna för systemutvecklingen kommer främst belasta avgiftsanslaget.

Tidplanen för införandet av förslaget kommer även att få omfattande konsekvenser för typgodkännande-verksamheten hos Transportstyrelsen. Vi bedömer att den korta tidsramen innebär att tillverkarna kommer att tvingas ansöka om typgodkännande så nära slutdatumet som möjligt. Det innebär att

vi som typgodkännandemyndighet kan väntas får en mycket hög belastningstopp under första halvan av 2025. Transportstyrelsen ansvarar idag för ca 1200 aktuella typgodkännande-certifikat. Med dagens resurser bedömer vi att vi klarar att handlägga ca 900 till 1300 emissionsgodkännanden på ett helt år. Det är således en stor risk att resurserna blir otillräckliga om majoriteten av ansökningar inkommer tätt inpå slutdatumet. Därför förespråkar Transportstyrelsen att en övergångsperiod införs.

Om tidsgränsen i punkt 4 ändras så behöver motsvarande ändring göras även i punkterna 5, 6 och 7.

**Artikel 14, punkt 3**

Kategorierna O3 och O4 har troligen missats och bör läggas till.

**Bilagorna**

Det är problem i den svenska versionen av förslaget där de kemiska beteckningarna för utsläppen inte finns angivna. Det är endast det fullständiga namnet som finns i den svenska versionen, medan i den engelska versionen finns endast beteckningarna. I t ex tabell 1 i bilaga 1 ser man problematiken i uppgiften ”Totala kolväten i mg”, det är svårtolkat om det ska vara THC eller CH4. I den engelska versionen anges det som THC, vilket också borde översättas till svenska versionen.

---

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Jonas Bjelfvenstam. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog avdelningsdirektör Petra Wermström, controller Marcus Wahlberg, handläggare Sandra Flodström och handläggare Svante Törnquist, den senare föredragande.