



Miljö- och energidepartementet

Rådets möte (miljöministrarna) den 9 oktober 2018

Kommitterad dagordning

1. Godkännande av dagordningen
2. A-punkter

**Lagstiftningsöverläggningar**

(Offentlig överläggning i enlighet med artikel 16.8 i fördraget om Europeiska unionen)

3. Förordningen om normer för minskade koldioxidutsläpp från personbilar och lätta nyttofordon (omarbetning)

Vilken typ av behandling förväntas i rådet:

Beslutspunkt. Ordförandeskapets avsikt är att miljörådet ska anta en allmän inriktning om förslaget till förordning om nya CO<sub>2</sub>-krav för lätta fordon.

Ansvarigt statsråd:

Karolina Skog.

Förslagets innehåll:

Kommissionen lade i november 2017 fram förslaget om nya CO<sub>2</sub>-krav för lätta fordon för 2025 och 2030. Kommissionens förslag innebär flera ändringar till den nuvarande förordningen. Under 2021 ska fordonens utsläpp av koldioxid räknas om enligt den nya testmetoden WLTP

(worldwide harmonized light vehicles test procedure), som bättre avspeglar utsläpp i verklig körning än den nuvarande metoden. Enligt förslaget ska EU-målen för både personbilar och lätta nyttofordon skärpas med 15 % till 2025 och med 30 % till 2030, jämfört med 2021 års nivå. Vidare ska modellen som används för att beräkna tillverkarens specifika utsläppsmål justeras, så att viktparametern successivt avvecklas, för att gynna mindre och lättare fordon mer än i dag. Därutöver föreslår kommissionen bland annat nya definitioner och incitament för noll- och lågutsläppsfordon och att undantaget för nisch tillverkare tas bort.

I EU finns sedan 2008/09 bestämmelser om CO<sub>2</sub>-krav för lätta fordon. Lagstiftningen har varit mycket betydelsefull för den minskning av genomsnittliga CO<sub>2</sub>-utsläpp från lätta fordon som skett sedan 2008. EU:s CO<sub>2</sub>-krav omfattar EU-mål för de genomsnittliga CO<sub>2</sub>-utsläppen från hela fordonsparken i EU av nya personbilar respektive lätta nyttofordon. EU-målen fördelas mellan tillverkarna, genom en modell som bland annat tar hänsyn till fordonets vikt, så att varje tillverkare får ett specifikt utsläppsmål. Tillverkare som överskrider sitt specifika utsläppsmål påläggs en sanktionsavgift som beslutas av kommissionen. EU:s CO<sub>2</sub>-krav har omförhandlats vid ett tillfälle 2013. De nuvarande EU-målen gäller till 2020, då de EU-genomsnittliga utsläppen får vara högst 95 gram CO<sub>2</sub>/km för nya personbilar och 147 gram CO<sub>2</sub>/km för nya lätta nyttofordon.

Kommissionens förslag behandlades vid en policydebatt på miljørådet den 25 juni.

Utestående frågor inför rådsmötet är framförallt artikel 1 om målnivåerna för CO<sub>2</sub>-kraven för 2025 och 2030. Utestående är också bilaga 1 om hur incitamenten för noll- och lågutsläppsfordon ska utformas.

Det österrikiska ordförandeskapet har i sitt senaste kompromissförslag gjort tre förändringar jämfört med rådsmötet i juni 2018: målnivån till 2030 för personbilar höjs från 30 till 35 % reduktion, incitamenten för personbilar med låga utsläpp stärks och metoden för hur utsläppsnivån för 2021 ska beräknas skärps.

Europaparlamentets miljöutskott antog sitt betänkande den 10 september, där målnivåerna sattes till 20 % reduktion till 2025 och 45 % till 2030. Omröstning i plenum sker den 3 oktober och triloförhandlingar kan därför eventuellt inledas under hösten.

### Förslag till svensk ståndpunkt:

Regeringen välkomnar att ordförandeskapet har presenterat ett kompromissförslag inför miljørådet, men anser att det behövs en ytterligare skärpning. I de avslutande förhandlingarna föreslår därför regeringen att Sverige fortsatt verkar för en allmän inriktning med höjd ambitionsnivå vad gäller målnivå samt i övrigt verkar för svenska prioriteringar enligt nedan.

Regeringen är positiv till kommissionens förslag om successiva ändringar i modellen som fördelar EU-målen mellan tillverkarna. Det är däremot fel tidpunkt att nu genomföra genomgripande förändringar av modellen, och därmed plötsligt skapa helt nya förutsättningar för tillverkarna.

Regeringen kan också stödja kommissionens förslag till incitament för noll- och lågutsläppsfordon i form av rabatt på utsläppsmålet för tillverkare med en hög försäljningsandel av dessa fordon. Regeringens uppfattning är att kommissionens liggande förslag är väl avvägt och anser att det är riktigt att incitamenten ska ha en styrning mot rena elbilar.

De nya EU-målen har betydelse för Sveriges möjligheter att nå det nationella målet för inrikes transporter till 2030. Mot denna bakgrund anser regeringen att kommissionens förslag till nya EU-mål bör skärpas. I enlighet med förslag från berörda svenska myndigheter som analyserat frågan under våren anser regeringen att EU-målen bör höjas till 25 % reduktion till 2025 och till 50 % reduktion till 2030, jämfört med 2021 års nivå. Målet till 2030 bör dock vara indikativt, förutsatt att den föreslagna ambitionsnivån om 50 procent inte sänks, med hänsyn till den osäkerhet som finns kring hur snabbt nollutsläppsfordon får genomslag i olika delar av Europa. Vid den planerade översynen 2024 bör en bred analys genomföras av Kommissionen innan målet fastställs.

### Datum för tidigare behandling i riksdagen:

Överläggning med Miljö- och jordbruksutskottet den 1 mars 2018 och den 19 juni 2018. Samråd med EU-nämnden den 20 juni 2018.

### Fortsatt behandling av ärendet:

Om rådet antar en allmän inriktning och Europaparlamentet antar sitt betänkande är ordförandeskapets avsikt att inleda trilogförhandlingar mellan rådet, kommissionen och Europaparlamentet senare i oktober.

Faktapromemoria:

Fakta-PM 2017/18:FPM33

#### 4. Förordningen om koldioxidnormer för tunga fordon

Vilken typ av behandling förväntas i rådet:

Riktlinjedebatt.

Ansvarigt statsråd:

Karolina Skog.

Förslagets innehåll:

Kommissionen föreslår att det införs krav på koldioxidminskning från nya tunga fordon. Enligt förslaget ska utsläppen av koldioxid från nya tunga fordon inom unionen vara 15 procent lägre år 2025 jämfört med 2019. Förslaget omfattar i första hand de fyra grupper av tunga fordon för vilka uppgifter om certifierade koldioxidutsläpp kommer att finnas från och med 2019. Det övergripande målet räknas om till mål för de genomsnittliga utsläppen från varje enskild tillverkare, som anpassas utifrån sammansättningen av tillverkarens fordonsflotta. Kommissionen föreslår även ett vägledande mål om att utsläppen ska vara minst 30 procent lägre jämfört med 2019 från och med år 2030. Målet till år 2030 fastställs i samband med en översyn som genomförs år 2022, då även kraven ska utvidgas till att omfatta fler typer av tunga fordon.

Enligt förslaget införs ett superkreditsystem för att premiera utsläppsnåla och utsläppsfria fordon. Vidare får fordonstillverkare möjlighet att spara och låna krediter när de genomsnittliga utsläppen från tillverkarens fordonsflotta understiger respektive överstiger målnivåer. Om målen inte nås av tillverkare och detta inte kan kompenseras genom uppsamlade krediter, ska detta få ett ekonomiskt straff som påföljd. Vidare innehåller förslaget bestämmelser kring att utsläpp ska mätas vid verklig körning och jämföras med de utsläpp som angetts i typgodkännandet.

Rådets arbetsgrupp har hittills fokuserat på att gå igenom kommissionens förslag och ställa frågor kring detta. Det österrikiska ordförandeskapet har tagit fram ett antal frågor som underlag för de fortsatta diskussionerna. Regeringen har remitterat kommissionens förslag och inhämtat särskild analys från berörda svenska myndigheter.

#### Förslag till svensk ståndpunkt:

Regeringen anser att EU:s klimatmål för 2030 ska skärpas till en minskning av växthusgasutsläppen med ca 55 procent jämfört med 1990. Mot denna bakgrund anser regeringen att kommissionens förslag till utsläppskrav för nya tunga fordon är centrala och att målen behöver vara ambitiösa. Vidare har de föreslagna nya utsläppskraven betydelse för Sveriges möjligheter att nå det nationella målet för inrikes transporter till 2030.

För att nå Sveriges och EU:s klimatmål behöver utsläppen från alla typer av nya tunga fordon minska. Regeringen anser därför att utgångspunkten bör vara att så stor andel av nya tunga fordon som möjligt bör omfattas av koldioxidkrav redan från start. Kraven bör ta hänsyn till olika användningsområden och därmed olika typer av tunga fordon, inklusive hänsyn till de särskilt tunga och långa transporterna som finns i Norden. Kraven bör gälla för ytterligare grupper av tunga fordon så snart som praktiskt möjligt, så att alla tillverkare av tunga fordon ges incitament att minska utsläppen.

Det är viktigt att en överenskommelse kan nås innan val till Europaparlamentet våren 2019 för att ge tillräcklig omställningstid till industrin för att nå 2025-målet. Den föreslagna översynen år 2022 blir viktig för att undersöka och eventuellt justera de delar av förordningen som eventuellt inte visar sig vara ändamålsenliga, samt för att vidareutveckla förordningen till att omfatta fler kategorier tunga fordon.

Regeringen anser att det föreslagna systemet med krediter för utsläppsnåla och utsläppsfria fordon bör justeras så att det i mindre grad snedvrider konkurrensen mellan fordonstillverkare utifrån vilka typer tunga fordon dessa producerar, och för att det i mindre grad ska sänka den totala ambitionsnivån i förslaget. Definitionen av utsläppsnåla fordon bör ändras så att den tar hänsyn till fordonets vikt, och sätts på en nivå som är ambitiös men teknisk möjlig att nå för alla fordonsgupper.

Vad gäller kommissionens förslag till In Service Conformity (kontroll av fordon i bruk) anser regeringen att det bör säkerställas att fordonstillverkare inte straffas i de fall uppmätta avvikelser i verklig trafik inte beror på att dessa har gjort något fel.

Datum för tidigare behandling i riksdagen:

Den 19 juni 2018 hölls en överläggning med Miljö- och jordbruksutskottet.

Fortsatt behandling av ärendet:

Rådsförhandling beräknas pågå under hela 2018.

Faktapromemoria:

Fakta-PM 2017/18:FPM108

**Icke-lagstiftande verksamhet**

**5. Slutsatser om förberedelserna inför mötena inom ramen för Förenta nationernas ramkonvention om klimatförändringar (Katowice, Polen, den 2–14 december 2018)**

Vilken typ av behandling förväntas i rådet:

Beslutspunkt. Rådet föreslås anta rådsslutsatser.

Ansvarigt statsråd:

Isabella Lövin.

Förslagets innehåll:

Den 24:e partskonferensen för klimatkonventionen (UNFCCC), det första partsmötet för Parisavtalet och det 14:e partsmötet för Kyotoprotokollet äger rum i Katowice, Polen. Inför mötena avser rådet anta EU:s förhandlingsmandat i form av rådsslutsatser.

I Parisavtalet och besluten från Paris 2015 fastslogs att ett antal vägledningar och regler ska utvecklas som tydliggör hur avtalet ska följas upp och genomföras. Dessa rör bland annat utvecklingen av ett stärkt uppföljnings-

och transparensystem, villkoren för en efterlevnadsmekanism samt hur den globala översynen av utvecklingen mot avtalets mål vart femte år ska genomföras.

Dessa vägledningar och regler har förhandlats sedan 2015 och ska beslutas på partsmötet i december. Utvecklingen av vägledningarna och reglerna kallas regelboken eller Arbetsprogrammet från Paris (som är den inofficiella benämningen). Ett robust regelverk som omfattar alla länder, utifrån ländernas respektive förmåga, och som förbättras över tid är en högt prioriterad fråga av Sverige och EU.

Vid partsmötet ska också den så kallade Talano-dialogen (även kallad den stödjande dialogen) avslutas. Talano-dialogen är det första tillfället där parter träffas för att diskutera ambitionsnivå under Parisavtalet. Dialogen kommer bland annat behandla hur långt världens samlade klimatarbete räcker i relation till de globala temperaturmålen i Parisavtalet, i syfte att informera parterna inför att de ska se över sina nationella klimatåtaganden (NDC) före år 2020.

Förslaget till rådsslutsatser omfattar undersektioner som övergripande behandlar behovet av skyndsamt global respons mot klimatproblematiken, ökad takt i klimatarbetet, den fortsatta processen i klimatförhandlingarna inför COP 24 samt andra klimatrelevanta processer utanför Klimatkonventionen.

Sverige har fått betydande gehör för sina synpunkter vid förhandlingarna i rådsarbetsgruppen. Regeringen har bl.a. verkat och fått gehör för att EU ska ha ett fortsatt ledarskap i det globala klimatarbetet och att Parisarbetsprogrammet ska leda till ett robust och dynamiskt regelverk för genomförandet av Parisavtalet. Regeringen har vidare fått gehör för betydelsen av att FN:s klimatpanels kommande rapport om 1,5 graders global uppvärmning och Talano-dialogen ska vara utgångspunkter för alla parter när de ska se över ambitionen i sina nationella klimatåtaganden innan 2020.

#### Förslag till svensk ståndpunkt:

Regeringen kan på rådsmötet ställa sig bakom ett antagande av rådsslutsatserna, då de till stor del tillgodoser de svenska prioriteringarna.

Regeringen avser i de avslutande förhandlingarna verka för att skrivningar i enlighet med nedan prioriteringar i största möjlig mån inkluderas i slutsatserna.

Regeringen vill se ett tydligt ställningstagande om att EU avser att se över sitt nationella utsläppsminskningssåtagande (NDC) före 2020 i ljuset av resultatet från Talanoadialogen.

Därtill anser regeringen att EU ska driva på för att alla parter nationella åtaganden ska ha en gemensam tidsram från år 2030 som är linje med Parisavtalets 5-åriga cykel för utsläppsminskningar och den globala översynen. Detta är en linje som drivs av merparten av parterna inom Klimatkonventionen och EU saknar ståndpunkt i frågan.

Datum för tidigare behandling i riksdagen:

Rådsslutsatserna har inte behandlats i riksdagen tidigare.

Fortsatt behandling av ärendet:

Rådsslutsatser utgör EU:s position inför partsmötet i Katowice den 2-14 december.

Faktapromemoria:

-

6. Slutsatser om konventionen om biologisk mångfald  
(Sharm el-Sheikh, Egypten, den 17–29 november 2018):

- a) Förberedelser inför 14:e partskonferensen för konventionen om biologisk mångfald
- b) Förberedelser inför COP/MOP 9 i dess egenskap av möte mellan parterna i Cartagenaprotokollet om biosäkerhet
- c) Förberedelser inför COP/MOP 3 i dess egenskap av möte mellan parterna i Nagoyaprotokollet

Vilken typ av behandling förväntas i rådet:



Beslutspunkt. Rådet föreslås anta rådsslutsatser.

Ansvarigt statsråd:

Karolina Skog.

Förslagets innehåll:

Partsmöten för konventionen för biologisk mångfald (CBD) och dess två protokoll hålls den 17–29 november i Sharm el-Sheikh, Egypten. Inför dessa möten avser rådet anta EU:s förhandlingsmandat i form av rådsslutsatser.

Rådsslutsatserna går igenom de stora områdena som kommer att diskuteras på CBD:s partsmöte (COP 14): framsteg i arbetet med den strategiska planen och processen att utveckla ett nytt ramverk efter år 2020. Processen att utveckla detta ramverk är en av partsmötets huvudfrågor och det får därför stort utrymme i rådsslutsatserna. I rådsslutsatserna uttrycks bland annat stöd för processen att ta fram frivilliga åtaganden som en del i detta ramverk. I övrigt tas andra viktiga förhandlingsfrågor upp såsom sektorsintegrering av biologisk mångfald där särskilt fokus detta partsmöte ligger på sektorerna energi, gruvidrift, infrastruktur, tillverkning och hälsa. Andra förhandlingsfrågor som tas upp är resursmobilisering av både finansiella och andra resurser, kapacitetsuppbyggnad, koppling till klimatförändringar, arbetet med skyddade områden och då särskilt områden utanför de formellt skyddade områdena, marin biologisk mångfald och då särskilt processen att identifiera särskilt biologiskt känsliga områden, invasiva främmande arter och frågor som rör syntetisk biologi och vikten av att skydda pollinatörer.

Rådsslutsatserna är också EU:s förhandlingsmandat inför Cartagena-protokollets partsmöte (COP-MOP 9) och behandlar utvärderingen och uppföljningen av Cartagenaprotokollets strategiska plan 2011 - 2020 samt protokollets plan för uppbyggnaden av kapacitet och hur dessa planer kan integrera med arbete med motsvarande plan i Konventionen om biologisk mångfald. Slutsatserna omfattar även utvecklingen av processerna och strukturen för det fortsatta arbetet med vägledningarna om riskbedömning av levande modifierade organismer och vägledningen om tillämpningen av socioekonomiska övervägande i beslut om LMO:s samt efterlevnaden av protokollet och förberedelserna inför den fjärde nationella rapporteringen.

Vidare understryker rådslutsatserna vikten av att arbetet med ramverket post 2020 för konventionen sker i samverkan med protokollet i relevanta delar.

Rådsslutsatserna utgör även ett mandat för Nagoyaprotokollets partsmöte (COP-MOP 3) där EU bland annat uppmanar alla parter till CBD att även ratificera protokollet och arbeta för dess genomförande. Slutsatserna rör i första hand EU och medlemsstaternas villighet att engagera sig i det fortsatta genomförandet och att parterna ska använda de informationsvägar som är inrättade under protokollet för att informera om gällande nationella regler om tillträde till genetiska resurser. EU pekar särskilt på vikten av att skapa förhållande för tillträde till genetiska resurser som möjliggör forskning som bidrar till att uppfylla CBD:s mål.

Konventionen för biologisk mångfald, CBD, har arbetats fram inom FN-systemet. Den undertecknades vid FN:s konferens om miljö och utveckling i Rio 1992 och trädde i kraft 1993.

Cartagenaprotokollet om biosäkerhet vid gränsöverskridande transporter av levande genetiskt modifierade organismer (LMO) antogs den 29 januari 2000 i Montreal. Cartagenaprotokollet reglerar hantering av levande GMO:s på global nivå vilket underlättar för både forskning och industri.

Nagoyaprotokollet om tillträde till genetiska resurser samt rimlig och rättvis fördelning av den nytta som uppstår vid deras användning är ett tilläggsprotokoll till konventionen om biologisk mångfald. Protokollet antogs den 29 oktober 2010 och trädde i kraft 12 oktober 2014. Sverige är part till protokollet sedan 7 december 2016.

#### Förslag till svensk ståndpunkt:

Regeringen anser att Sverige kan stödja de föreslagna rådsslutsatserna, som enligt regeringens uppfattning kommer fungera som en bra grund för förhandlingarna vid partsmöten för CBD och dess protokoll.

Regeringen anser att förslaget till rådsslutsatser tillgodoser de svenska prioriteringarna inför CBD:s partsmöte. Sverige har i förhandlingarna i rådsarbetsgruppen bland annat fått gehör för utvecklade skrivningar om processen att utveckla ett ramverk efter 2020, om vägledning för arbete avseende klimat och biologisk mångfald, CBD:s roll i arbetet för globala regler för marint skräp och vikten av att adressera olikheterna i kunskapen

om pollinatörer. Viktigt har också varit skrivningarna om genusaspekter och att urfolk och lokalsamhällen ingår bland aktörer som kan bidra till Post2020-ramverket.

Regeringen anser även att förslaget till rådsslutsatser tillgodoser de svenska prioriteringarna för Cartagena-protokollets partsmöte.

Vad gäller Nagoyaprotokollet anser regeringen att rådsslutsatserna ger en bra grund för förhandlingarna vid partsmötet. För merparten av de frågeställningar som är aktuella vid mötet har EU sedan tidigare tagit fram positioner som fortfarande är aktuella.

Datum för tidigare behandling i riksdagen:

Rådsslutsatserna har inte behandlats i riksdagen tidigare.

Fortsatt behandling av ärendet:

Rådsslutsatserna ligger till grund för EU:s gemensamma position inför partsmötena i Sharm el-Sheikh, Egypten, den 17-29 november.

Faktapromemoria:

-

## 7. Övriga frågor

### a) Aktuellt lagstiftningsförslag

#### I. Direktivet om engångsplaster

Ordförandeskapet avser informera om läget i förhandlingarna om direktivet om engångsplaster.

### b) Rapporter om viktiga internationella möten under senare tid

#### I. Det 67:e mötet i Internationella valfångstkommissionen (Florianopolis, Brasilien, den 10–14 september 2018)

#### II. Politiska högnivåforumet för hållbar utveckling (New York, den 9–18 juli 2018)

Kommissionen och ordförandeskapet avser informera om de internationella möten som har hållits sedan senaste miljörådet.

c) Berlinförklaringen om nanomaterial

Den tyska delegationen avser vid mötet presentera en deklARATION om nanomaterial (Berlin Declaration) som tagits fram av behöriga myndigheter och erkänts av miljöministrarna i Tyskland, Lichtenstein, Luxemburg, Österrike och Schweiz. Deklarationen pekar på behov av en rad åtgärder som bör vidtas, framförallt på EU-nivå. Ett dialogmöte mellan de berörda myndigheterna ägde rum 7-8 juni 2018 då slutsatser drogs kring nuvarande situation samt enighet nåddes om rekommendationer och en färdplan för hantering av nanomaterial och nanoteknologi till 2025. Färdplanen täcker kemikalielagstiftning, hälsa och säkerhet i arbetsmiljön, konsument- samt miljöskydd.

d) Resultat från högnivåkonferensen om miljö Earth Innovation Forum (Tallinn, den 5 september 2018) samt det andra gemensamma förberedande mötet i avskildhet mellan FN:s miljöförsamlings presidium och presidiet för FN:s miljöförsamlings kommitté med ständiga representanter. (Tallinn, den 6-7 september 2018)

Estland avser presentera utfallet av ministerkonferensen "Earth Innovation Forum" den 5 september samt den s.k. byrå-"retreaten" (gemensamma mötet) mellan byrån för förberedelser av FN:s miljömöte UNEA4 i mars 2019 (UNEA-byrån) och byrån för kommittén för permanenta representanter till FN:s miljöprogram Unep (CPR-byrån) som ägde rum 6-7 september. Båda möten ägde rum i Tallinn. Estland presenterar i egenskap av ordförande för UNEA-byrån.

e) Antagande av åtgärder på EU-nivå för att ta itu med luftföroreningar som är kopplade till import av begagnade bilar

Bulgarien, Polen och Slovakien vill med sin inlaga uppmärksamma rådet om behovet av åtgärder på EU-nivå i syfte att hantera problem med försämrade luftkvalitet kopplade till import av begagnade bilar. I samband med införandet av olika restriktioner mot dieselfordon i städer i västra EU ökar strömmen av begagnade dieslbilar från medlemsstater med högre inkomstnivåer till medlemsstater med lägre inkomstnivåer. Bulgarien och Polen menar att det riskerar försämra luftkvaliteten i

städer i östra EU. Då inre marknadsprincipen omöjliggör för medlemsstater att införa importförbud för fordon menar Bulgarien och Polen att det är påkallat med åtgärder på EU-nivå för att komma till rätta med problemen.

- f) Programmet för ren luft – skydd av hälsa, klimat och miljö – medfinansiering av nya värmekällor och modernisering av isolering i enfamiljshus i Polen.

Polska delegationen avser informera om det luftvårdsprogram som lanserades i Polen den 19 september 2018. Programmet syftar till att på olika sätt fasa ut framför allt fastbränslepannor/kaminer och istället ersätta dessa med alternativa uppvärmningskällor med lägre utsläpp av luftföroreningar. Den polska regeringen uppskattar att programmet kommer att leda till att 3 miljoner äldre värmekällor kommer att ersättas, vilket i sin tur kommer att leda till betydande minskningar av utsläppen av de hälsovådliga luftföroreningarna partiklar PM10, PM2,5 och bens(a)pyren