



Miljödepartementet

Remissammanställning av Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/631 om normer för koldioxidutsläpp för nya personbilar och för nya lätta nyttofordon

Remissen av förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/631 skickades i juli 2021 till 61 remissinstanser. Förslaget är en del av lagstiftningspaketet Fit for 55, som ska verka för att nå EU:s skärpta klimatmål till 2030. Kommissionen föreslår flera ändringar i bestämmelserna om krav för koldioxidutsläppen från nya lätta fordon.

Totalt har 36 remissvar inkommit. Utöver remissen har 5 instanser kommit med yttranden.

Bland remissvaren återfinns 17 centrala myndigheter, 3 lärosäten och forskningsinstitut, 3 regioner, 2 kommuner, 7 bransch- och näringslivsorganisationer, 1 statligt bolag samt 3 intresseorganisationer, nätverk och samfund. Bland de som har svarat utöver remissen återfinns 1 enskilt företag, 1 branschorganisation och 3 nätverk.

Övergripande om remissammanställningen

Den här remissammanställningen behandlar Europakommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/631 om normer för koldioxidutsläpp för nya personbilar och för nya lätta nyttofordon.

I sammanställningen finns en övergripande sammanfattning av förslaget och dess innehåll skrivet enligt Regeringskansliets faktapromemoria 2020/21:FPM143.

Remissinstanserna är uppdelade efter sin inställning till förslaget. I de fall där en remissinstans överlag sagt sig vara positiv utan att kommentera förslaget i övrigt, eller endast lämnat positiva synpunkter, är bedömningen att instansen tillstyrker förslaget i sin helhet.

Har en remissinstans överlag sagt sig vara positiv till förslaget men lämnat övergripande, kritiska eller ifrågasättande synpunkter eller reservationer är den samlade bedömningen att remissinstansen är positiv till förslaget, och synpunkterna har lyfts fram under rubriken ”*Remissinstansernas samlade synpunkter*”.

De remissinstanser som inte uttryckt sig vare sig positivt eller negativt om förslaget har bedömts som instans som endast lämnat synpunkter. Har remissinstansen i fråga uttryckligen sagt att de inte vill kommentera förslaget läggs den till rubriken ”*Remissinstanser som inte har några synpunkter eller avstår att svara*”.

Har en remissinstans uttryckligen sagt att de avstyrker förslaget, eller överlag sagt sig vara negativ till förslaget men samtidigt lämnat synpunkter eller reservationer är den samlade bedömningen att remissinstansen avstyrker förslaget, och synpunkterna har lyfts fram under rubriken ”*Remissinstansernas samlade synpunkter*”.

Övergripande om förslaget

Bestämmelserna för koldioxidutsläpp från lätta fordon är en av de viktigaste rättsakterna på EU-nivå inom klimatområdet. Utformningen av regelverket är också av stor betydelse för att på ett effektivt sätt nå nationella målsättningar utan att konkurrensen mellan EU-länderna snedvrids.

Europeiska kommissionen föreslår flera ändringar i bestämmelserna om krav för koldioxidutsläppen från nya lätta fordon. De ur miljösynpunkt främsta ändringarna berör EU-målen för koldioxidutsläppen. Kommissionen föreslår en skärpning av de befintliga EU-målen för 2030 samt ett nytt EU-mål som innebär nollutsläppskrav för nya lätta fordon från 2035.

Kommissionens förslag till nya EU-mål för koldioxidutsläppen från lätta fordon är en del av paketet ”Fit for 55” för att uppnå ett klimatneutralt EU fram till 2050 och det mellanliggande målet om minst 55 % nettominskning av växthusgasutsläpp till 2030.

De nya EU-målen har betydelse för Sveriges möjligheter att nå det nationella målet för inrikes transporter till 2030 och klimatmålet om nettonollutsläpp senast 2045. Mot denna bakgrund anser regeringen att kommissionens förslag till mål avseende nollutsläppskrav bör tidigareläggas och tidigast från 2030.

1.1.1 Förslagets innehåll

Kommissionen föreslår flera ändringar i bestämmelserna om krav för koldioxidutsläppen från lätta fordon. De ur miljösynpunkt främsta ändringarna berör EU-målen för koldioxidutsläppen. Kommissionen föreslår en skärpning av de befintliga EU-målen för 2030 till 55 % reduktion för personbilar och till 50 % reduktion för lätta nyttofordon samt ett nytt EU-mål som innebär nollutsläppskrav för nya lätta fordon från 2035. Vidare föreslår kommissionen att definitionerna för fotavtryck och nyttolast tas bort eftersom dessa bestämmelser inte längre är relevanta för regleringen samt att incitamentet för noll- och lågutsläppsfordon tas bort från 2030.

Kommissionen föreslår också att tillverkare med en försäljning på mindre än 1000 bilar per år även fortsättningsvis undantas från bestämmelserna. Däremot föreslås att undantaget som innebär lättnader från kraven för så

kallade nisch tillverkare med en försäljning på mellan 1000–10 000 personbilar respektive 1000–22 000 lätta nyttofordon tas bort från 2030.

Därtill föreslås att kommissionen ska ges befogenheter att genom delegerade akter bestämma förfarandet för fordon som byggs i flera steg eller etappvis som det anges i rättsakten, så kallat etappvis byggda fordon.

2. Remissinstansernas inställning till förslaget

Totalt 32 instanser har valt att yttra sig, varav 4 tillstyrker förslaget i sin helhet, 23 tillstyrker förslaget med synpunkter och 5 avstyrker förslaget.

Remissinstanser som tillstyrker förslaget i sin helhet

Arbetsmiljöverket, Domstolsverket, Förvaltningsrätten i Falun, Vattenfall AB

Remissinstanser som tillstyrker förslaget med synpunkter

2030-sekretariatet, BIL Sweden, BioDriv Öst, Drivkraft Sverige, Energiföretagen, Energimyndigheten, Gröna Bilister, Kommerskollegium, Konjunkturinstitutet, Naturskyddsföreningen, Naturvårdsverket¹, Region Stockholm, Statens Väg- och Transportforskningsinstitut (VTI), Svenska Transportarbetareförbundet, Sveriges Kommuner och Regioner (SKR), Sveriges Åkeriföretag, Tillväxtverket, Trafikanalys, Trafikverket, Transportföretagen, Transportstyrelsen, Världsnaturfonden WWF, Västra Götalandsregionen

Remissinstanser som avstyrker förslaget med synpunkter

Avfall Sverige, Energigas Sverige, Klimatkommunerna, Region Västerbotten, Svenska Bioenergiföreningen (Svebio)

Remissinstanser som inte har några synpunkter eller avstår att svara

Boverket, Chalmers tekniska högskola, Forsvarsmakten, Kammarrätten i Stockholm, Konkurrensverket, Kungliga tekniska högskolan (KTH), Regelrådet, Skatteverket, Stockholms stad

¹ Avvikande mening finns – se bilaga 1 "Avvikande mening från Naturvårdsverket"

3. Remissinstansernas samlade synpunkter

En klar majoritet av remissinstanserna ställer sig positiva till kommissionens initiativ för att minska på transportrelaterade växthusgasutsläpp.

Transportföretagen understryker dock kraften i omställningen och menar att den kan bli enorm om staten och näringslivet går i samma takt.

Transportföretagen anser att 2035 är en mycket ambitiös målsättning för nettonollutsläpp. De menar också att det är viktigt att kombinera ambitiösa mål med strategier och handlingsplaner för hur målen ska nås, både på nationell och europeisk nivå.

Trafikanalys, *BioDriv Öst*, *Gröna Bilister* nämner att förslaget är nödvändigt för att agera i linje med unionens ökade klimatambitioner. *Trafikanalys* anser att det är positivt att tidsbegränsa möjligheten till undantag från utsläppsmålen för tillverkare av små volymer av nya personbilar och nya lätta nyttofordon.

Transportstyrelsen anser att en ökad elektrifiering gör att CO₂-utsläpp får en mindre betydelse för fordonsflottan i förlängningen. De menar att det då är mer relevant att reglera energiförbrukning, både från fordon med förbränningsmotor och från hybrider och elbilar. *Transportstyrelsen* anser att Sverige bör driva på för att komplettera förslaget med att införa ett krav på energieffektivitet istället för reduktion av CO₂.

Transportföretagen påpekar att eldrivna fordon i länder där man är beroende av kol för energiförsörjningen *inte* innebär någon vinst för klimatet.

Ambitioner för 2025 och 2030

Västra Götalandsregionen bedömer att ambitionerna till 2025 och 2030 är låga. De föreslår att man ökar takten för att möjliggöra en snabbare omställning till elektrifierade fordon och i och med det ge större möjlighet till att nå Parisavtalet. *Västra Götalandsregionen* bedömer att förutsättningarna för högre målsättningar är god även i resten av Europa.

Även *Svenska Transportarbetareförbundet*, *Transportstyrelsen* och *Trafikverket* ser en möjlighet att öka ambitionsnivån fram till 2030 för att få en snabbare omställning av fordonsflottan och skulle gärna se att en ambitionshöjning för åren 2026–2029 övervägs i kommande förhandlingar.

Både *Trafikverket* och *Energiföretagen* konstaterar att föreslagna ändringar i förordningen inte påverkar perioden fram till 2030. *Trafikverket* menar att det

finns ett utrymme för att höja ambitionen i direktivet för perioden 2025–2029 och att ett sätt kan vara att, istället för dagens steg mellan 2025 och 2030, sätta en årsvis linjär stegring av kraven mellan dessa år. De menar att samma princip sedan skulle kunna användas för åren mellan 2030 och 2035.

Energiföretagen förespråkar en mer jämnt fördelad utveckling, alternativt en årlig skärpning av kraven. Vidare anser *Energiföretagen* att man i revideringen ska ta tillfället i akt och till 2025 fasa ut kryphålet där plug-in-hybrider kan dubbelräknas och leda till lägre utsläppskrav för tillverkaren.

Naturvårdsverket anser att utsläppskraven bör skärpas oftare än vart femte år och att undantaget för små volymtillverkare bör tas bort tidigare än 2030.

Specifikt om 2035-målet

Gröna Bilister anser att det målet för 2035 borde sättas till 60–70% minskning av utsläppen, istället för 100% och att denna styrning på fordonssidan då skulle kunna kompletteras med styrning i exempelvis förnybartdirektivet, för att helt fasa ut fossila drivmedel till 2035 eller 2040. *Gröna Bilister* anser också att Sveriges regering bör driva på för att samtliga fordon med förbränningsmotorer måste vara godkända för något höginblandat biodrivmedel för att få säljas på den europeiska marknaden.

Västra Götalandsregionen menar att vissa fordon kan behöva undantas från nollutsläppsmålet 2035 då det idag finns säkerhetsmässiga hinder att elektrifiera dessa fordon, till exempel ambulanser. Där anser *Västra Götalandsregionen* att biodrivmedel kan vara ett gott alternativ, åtminstone i en övergångsfas.

Tillväxtverket menar att klimatmålen och regleringar såsom det föreslagna 2035-målet kan påverka industrins planering och investeringsvilja både positivt och negativt. Positivt då industrin får incitament att investera i en klimatsmart riktning och bidra till klimatmålen fullföljande, och negativt om regleringar uppfattas som antingen svåröverskådliga, skapar målkonflikter eller osäkerhet om tidsperspektiv.

Tillväxtverket menar att tillgång på svensk infrastruktur och energiförsörjning för produktion och transporter påverkar trovärdigheten i 2035-målet och därmed även industrins investeringsvilja i omställningen. *Tillväxtverket* anser att betydande investeringar krävs för att säkra vätgasförsörjning, laddstationer, elförsörjning och biodrivmedel.

Naturskyddsföreningen anser att nollutsläppskrav bör ställas tidigare än 2035, då det är de faktiska utsläppen det kommande decenniet som kommer avgöra om vi når Parisavtalets målsättningar. *Naturskyddsföreningen* anser att fossila drivmedel ska vara förbjudna 2030, och därför bör nollutsläppskrav för nya bilar införas flera år tidigare. Vidare påpekar *Naturskyddsföreningen* att om det inte skulle gå att uppnå enighet kring ett tidigare årtal så måste regeringen verka för att enskilda medlemsstater ska tillåtas införa nollutsläppskrav tidigare än vad förordningen kräver.

Teknikneutralitet

Region Västerbotten och *Klimatkommunerna* anser inte att förslaget är teknikneutralt. *Region Västerbotten* menar att det politiska systemet bör ställa krav på klimatprestanda istället för att peka ut en särskild teknik.

Energimyndigheten menar att det är rimligt att elektrifiering utgör huvudspåret för lätta fordon, men att det är olyckligt med en styrning som explicit eller implicit förbjuder vissa tekniker.

Även *SKR*, *Energigas Sverige*, *Energiföretagen* och *Transportföretagen* menar att det är viktigt med ett teknikneutralt angreppssätt i omställningen.

Transportföretagen menar att hörnstenarna i klimatpolitiken måste utgöras av kostnadseffektivitet och en politik som stärker konkurrenskraften och undviker läckage av CO₂.

Även *Svenska Bioenergiföreningen (Svebio)* anser att EU:s styrning av utsläppen i transportsektorn måste utgå från klimatpåverkan, inte från val av teknik eller fordonstyp. De menar att EU:s politik på området strider mot principen om teknikneutralitet.

Konjunkturinstitutet ser en risk i att inrikta innovationspolitik mot specifika tekniker, som exkluderar förbränningsmotorer. De menar att det inte går att utesluta att framställningen av syntetbränslen utvecklas och växer i betydelse i framtiden, och att dessa bränslen då kräver förbränningsmotorer och tillhörande infrastruktur.

Livscykelperspektivet

Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) anser att normerna för koldioxidutsläpp ska bygga på minskad klimatpåverkan ur ett livscykelperspektiv ("Well-to-wheels") och inte bara vid avgasröret. Detta nämns även av *Energimyndigheten*, *Region Västerbotten*, *SKR*, *Energigas Sverige*, *Svebio*, *Gröna Bilister*, 2030-

sekretariatet, Klimatkommunerna, Sveriges Åkeriföretag, BioDriv Öst och Transportföretagen.

Transportföretagen beklagar att kommissionen endast fokuserar på utsläppen från avgasröret och inte har ett livscykelperspektiv. De menar att det finns förnybara drivmedel som från ett livscykelperspektiv kan ge lika stora minskningar av koldioxidutsläppen som eldrivna fordon.

Energigas Sverige är också mycket kritiska till Kommissionens förslag att fortsätta bestämma klimatutsläpp vid avgasröret då de anser att det är ett förlegat och missriktat tillvägagångssätt som styr mot specifika tekniker snarare än minskad klimatpåverkan och förbättrad energieffektivitet.

Energimyndigheten anser att man missar viktiga aspekter när man fokuserar på utsläpp ur avgasröret. De menar att den metod EU använder för beräkning av koldioxidutsläpp på lätta fordon leder till att elbilar och bränslecellsfordon i praktiken saknar energieffektivitetskrav. *Energimyndigheten* konstaterar att likvärdiga elbilar kan ha väldigt olika energieffektivitet och att det saknas underlag för att bedöma elbilars verkliga energianvändning. *Energimyndigheten* anser att det behöver införas energieffektiviseringskrav även på nollemissionsfordon.

Svebio menar att enbart mäta utsläppen från avgasröret och basera styrmedlen på dessa innebär att man bortser från alla utsläpp i tidigare led av försörjningskedjan för fordon och bränslen. *Svebio* anser att de fordon som beskrivs som ”nollutsläppsfordon” i verkligheten inte är några nollutsläppsfordon. *Svebio* motsätter sig därför förslaget om 100% reduktion för nya bilar 2035 då de anser att målet ger en falsk föreställning om att de bilar som då säljs inte har någon klimatpåverkan.

BioDriv Öst menar att ur ett klimatperspektiv är det av stor vikt att förslaget kompletteras med en komponent som möjliggör att hänsyn tas till den vetenskapliga well-to-wheels-perspektivet.

Energieffektivisering och laddinfrastruktur

BIL Sweden är positiva till de bindande koldioxidkraven, men menar att de är mycket utmanande då det krävs att laddinfrastruktur och effektiva styrmedel, lagstiftning och andra åtgärder finns på plats. *BIL Sweden* påpekar att kraven på laddinfrastruktur måste bli mer omfattande och vara mer tydligt kopplade till kraven på koldioxidutsläpp från fordonen. De menar att utbyggnaden av

laddinfrastruktur måste ske betydligt snabbare och med högre laddeffekter än vad som föreslås och dessutom anpassas till nationella, geografiska och demografiska förhållanden.

Trafikverket nämner också behovet av energieffektivisering och att det kan finnas skäl att utreda krav på energieffektivitet även för fordons elanvändning. De menar att det även är viktigt att utveckla regelverket kopplat till exempelvis batterier för att säkerställa att omställningen sker så hållbart som möjligt. *Trafikverket* understryker vikten av att kraven på fordonstillverkare åtföljs av en utbyggd laddinfrastruktur. Detta understryks även av *Energiföretagen* och *Sveriges Åkeriföretag*.

WWF påpekar att EU behöver införa regelverk för att säkerställa att elektrifiering av vägtransporterna blir miljömässigt och socialt hållbar, och att den nya batteriförordningen är särskilt viktig i detta avseende.

Biogas och förnybara drivmedel

Region Västerbotten anser att el- och vätgasbilar inte är någon garanti för fossilfrihet, och att man inte kan påstå att dessa ger nollutsläpp så länge en stor andel av EU:s elproduktion sker med hjälp av fossila källor.

Transportföretagen menar att det behövs förnybara drivmedel för att minska klimatpåverkan här och nu, och att det behövs en ökad produktion av dessa för att tillgodose efterfrågan – speciellt inom flyg- och sjöfart.

Transportföretagen anser också att det krävs långsiktiga spelregler för att företag och investerare ska satsa på produktion av biodrivmedel. Även *Sveriges Åkeriföretag* och *Region Västerbotten* anser att tillgången på biodrivmedel behöver säkras för framtiden, både för gamla och nya fordon.

Region Västerbotten menar att det finns ett utrymme för en ökad svensk produktion och användning av biodrivmedel baserat på restprodukter från skogsindustrin. *Svebio* menar att Sverige måste verka för att EU ska ändra sin syn på produktion av biodrivmedel från åkermark. *Anfall Sverige* lyfter fram den positiva nytta som biologisk återvinning av matavfall har genom att biogödsel produceras. De menar att biogas och biogödsel är en viktig pusselbit i en cirkulär ekonomi och spelar en avgörande roll för Sveriges möjlighet att nå klimat- och miljömålen på ett kostnadseffektivt sätt.

Energigas Sverige och *SKR* nämner att biogasen är avgörande för att nå Europas högt satta miljö- och klimatmål och förtjänas att värderas därefter.

De menar att det är viktigt att regeringen står upp för biogasen som drivmedel och möjliggör en fortsatt utveckling på det här området, och att det behöver finnas utrymme för att räkna in hållbara biodrivmedel i koldioxidnormerna.

Konjunkturinstitutet anser att korrekt utformade normer kan sänka transportsektorns samlade utsläppsminskningkostnader i det nya handelssystemet för byggnader och vägtransporter, och betraktas som ett komplement till handelssystemet.

BIL Sweden nämner att det är viktigt att såväl laddhybrider som fordon som kan köras på alternativa drivmedel eller biodrivmedel fortsatt prioriteras och premieras på vägen mot utsläppsfria fordon. De menar att laddhybrider är en övergångsteknologi som banar vägen för nollutsläppsfordon, och att biodrivmedel bör få en mer uttalad roll då de har stor betydelse för det befintliga beståndet av fordon.

ZEV/ZLEV

Med de föreslagna skärpta målen från 2030 och de nya målen från 2035 anser *Trafikanalys* att det också är ett rimligt förslag att från 1 januari 2030 ta bort en tillverkares möjlighet till sänkta mål genom uppfyllande av ZLEV-riktmärkena²

Trafikanalys saknar en analys av alternativet att ta bort ZLEV-riktmärkena, eller skärpa dem till att enbart omfatta nollutsläppsfordon (ZEV), redan från 1 januari 2025. *Trafikanalys* menar att den typen av särskilda stimulanser som ZLEV-riktmärken utgör är motiverade i sammanhang när man bedömer att en viss teknik behöver det för att utvecklas och etablera sig på marknaden. Då flottan av både hybridbilar och rena elbilar växer snabbt, och i kombination med andra styrmedel för ökad elbilsanvändning, anser *Trafikanalys* att det möjligen räcker för att driva utvecklingen i den riktning som önskas.

² Om en tillverkare har en försäljningsandel av utsläppsfria och utsläppssnåla fordon motsvarande ett riktärke kan en tillverkare få upp till 5% sänkt målnivå. Uppfylls inte riktmerket utgår inga sanktioner. Från 1 januari 2025 är riktmerket 15% för både nya personbilar och nya lätta nyttofordon. Från 1 januari 2030 är det 35% för personbilar och 30% för lätta nyttofordon.

Trafikverket menar att ett borttagande av ZLEV-faktorn redan från år 2025 eller en skärpning av definitionen av ZLEV skulle kunna vara ett sätt att öka ambitionen något för perioden 2025–2029.

Världsnaturfonden WWF anser att utsläppskraven för nya bilar i EU behöver stärkas väsentligt och att endast nollutsläppsfordon (ZEV) bör få säljas efter 2030 och att det bör införas krav på att nya bilar som enbart drivs på diesel eller bensin inte får säljas från och med 2025. *WWF* anser att man måste ställa hårdare krav på hybridfordon för att de ska prestera låga utsläpp och därmed få räknas som ZLEV.

Energiföretagen nämner att kommissionen redan 2019 gjorde ett vägval med inriktningen på ZLEV och ZEV och därmed fokuserar på ”tail pipe emissions” – utsläpp vid avgasröret. *Energiföretagen* tror att en ”well to wheel”-ansats skulle kunna ge en rättvisare jämförelse och en starkare styrning mot koldioxidneutralitet.

Efterfrågan på analyser

Tillväxtverket efterfrågar en tydligare analys av resursberoende i anknytning till tredje land, konkurrens om tillgång till resurser, geopolitisk risk och utmaningar att säkra leveranskedjor när det gäller till exempel sällsynta jordartsmetaller, vätgas och mikroelektronik.

Kommerskollegium saknar en analys av hur förslaget kan påverka handelsmönster. Kollegiet anser att avsaknaden av en sådan bedömning försvårar möjligheterna att analyserna konsekvenserna av förslaget. De menar att det medför svårigheter att ge rekommendationer kring potentiella handelspolitiska reformer som kan underlätta omställningen.

Kommerskollegium påpekar att även om kraven inte direkt innebär att varje fordon bara får ha en viss utsläppsnivå, innebär de krav på viss utformning av fordonen då alla fordonsmodeller måste ha en fastställd utsläppsnivå som ska deklarerar. *Kommerskollegium* menar att det således är en fråga om tekniska föreskrifter och krav på bedömning av överensstämmelse som ska anmälas till WTO enligt TBT-avtalet. *Kommerskollegium* saknar en analys av förslagets förenlighet med WTO:s regelverk.

Koppling till de andra förslagen i Fit for 55

Transportföretagen välkomnar att EU-kommissionen i och med det nya förslaget till förordning för utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen sätter tydliga mål för utbyggnad av laddinfrastruktur och effekt, men anser att de inte är tillräckliga. De menar att kraven borde ha satts betydligt högre och att det är anmärkningsvärt att EU-kommissionen inom ramen för Fit for 55 lämnar två förslag som inte riktigt samspelar.

Transportföretagen menar att de saknar en sammanhållen konsekvensanalys.

Transportföretagen efterfrågar också en tydlig strategi för elektrifieringen och att det handlar både om utbyggnad av laddinfrastruktur och om insatser för att garantera elförsörjningen. *Transportföretagen* anser att detta måste säkerställas i god tid före 2035.

Även *Energimyndigheten* noterar att EU-kommissionen inte tagit fram någon konsekvensanalys för Fit for 55 som helhet, utan bara gjort separata analyser för varje lagstiftningsförslag. *Energimyndigheten* anser att det är svårt att bedöma helheten och vilken betydelse och påverkan de olika förslagen har i förhållande till varandra. De uppmanar till att eftersträva ett helhetsgrepp under förhandlingsarbetet där man synkar de olika förslagen med varandra.

Gröna Bilister menar att ett argument för att i koldioxidnormerna verka för möjligheten att nyttja hållbara höginblandade biodrivmedel, för fossila drivmedel, är hur förslaget samspelar med övriga förslag i Fit for 55. De påpekar att EU ETS och förnybarhetsdirektivet till viss del främjar produktion av hållbara biodrivmedel, men att man inte samtidigt möjliggör och främjar produktion av fordon som nyttjar dessa drivmedel framför fordon som kör på fossila drivmedel. *Gröna Bilister* anser att det innebär ett problematiskt glapp i styrmedlen för transportsektorns omställning. De menar också att det är högst riskabelt att enbart främja elfordon då det är välkänt att många olika förnybara drivmedel kommer att behövas för att få till en fossilfri fordonsflotta i tid.

Även *BIL Sweden* menar att det är viktigt att alla åtgärder som föreslås inom ramen för Fit for 55 samverkar och är koordinerade, både avseende utformning och införandetidpunkt för att målen ska kunna nås på ett effektivt sätt. Detta nämns även av *Trafikanalys*.

Statens Väg- och Transportforskningsinstitut (VTI) anser att det är svårt att förstå i detalj i vilken omfattning de föreslagna åtgärderna kan bidra till att målen uppnås. De menar att det dels beror på att det är många parallella nya förordningar som sannolikt påverkar varandra, och att det är mycket svårt att få en helhetsbild av det förväntade utfallet av varje förordning enskild och hur de samverkar eller motverkar varandra.

Energigas Sverige konstaterar även de att koldioxidnormerna inte samverkar med andra delar av paketet.

Övriga synpunkter

Tillväxtverket anser att förslaget innebär ett kraftfullt och transparent styrmedel för både konsumenter och för transport- och fordonssektorn. De menar att företagen som ska delta i omställningen, särskilt fordonstillverkarna och deras underleverantörer, behöver framförhållning och stabilitet i politisk styrning och reglering för att planera sina investeringar.

Region Stockholm påpekar att man i deras region kommit relativt långt avseende införandet av styrmedel för utsläppsminskningar genom till exempel miljöklassningar och miljözoner. De anser därför att det är av stor vikt att förordningens nya bestämmelser inte undergräver de framsteg som har gjorts, eller kräver ett allt för stort omtag i den planering och de projekt som redan pågår inom området.

Energimyndigheten anser att det huvudsakliga styrmedlet för att minska utsläpp av växthusgaser bör vara att prissätta utsläppen, till exempel genom koldioxidskatter eller genom EU:s system med handel med utsläppsrätter.

I förslaget ges EU-kommissionen mandat att anta delegerade akter för att justera formeln för beräkning av medelutsläpp av CO₂ för fordon som byggs i flera steg. *Transportstyrelsen* anser att det är lämpligare att ändring av formeln görs med genomförandeakter istället, då Sverige i det fallet får större möjlighet att påverka innehållet i akten.

Drivkraft Sverige anser att revisionen av CO₂-standarder för bilar och lätta nyttofordon missar möjligheten att stimulera implementering av en rad olika CO₂-reducerande teknologier, som kan komplettera varandra och möjliggöra en effektiv utfasning av fossila drivmedel i transportsektorn. *Drivkraft Sverige* menar att detta skulle underlätta för EU att nå målet om en

klimatneutral transportsektor i tid. De påpekar dock att teknologierna som krävs för hållbara, förnybara drivmedel är kapitalintensiv, och vägtransporter kan spela en kritisk roll som ledande marknad, utan bindande effekter, för att kunna skala upp produktion av dessa drivmedel för flyg och sjöfart.

WWF menar att det behövs fler delmål för att påskynda utvecklingen. De anser också att EU bör möjliggöra för medlemsstaterna att själva besluta om en snabbare utfasning av bilar som drivs på fossila bränslen. De menar att en snabb och kraftfull elektrifiering tillsammans med åtgärder för ett mer transporteffektivt samhälle är de två områden som måste bidra mest för att på sikt nå nollutsläpp i transportsektorn på ett så hållbart sätt som möjligt.

Konjunkturinstitutet anser att bonus-malus-systemet bör tas bort då det inte harmoniserar med EU:s normer.

Bilaga 1 – Avvikande mening från Naturvårdsverket

Handläggaren Jonas Ericson på Klimatmålsenheten, med ansvar för rapportering av transporternas klimatpåverkan, är skiljaktig från Naturvårdsverkets remissvar och anför:

Enligt min mening bör EU-kommissionens förslag avstyrkas i den delen om att fordon som drivs med biogas inte ska kunna säljas efter 2030.

Klimatpåverkan från bilar som går på biogas kommer under lång tid framöver att vara lägre än såväl el- som vätgasbilar inom EU. Ett beslut om aviserad avveckling kommer relativt omgående att stoppa utveckling och produktion av nya biogasmodeller och fram till att beslutet träder i kraft kommer i stället bensin- och dieslbilar att vara de enda alternativen för de konsumenter vars behov inte kan uppfyllas med el- eller vätgasfordon. Detta leder till utsläpp av växthusgaser som kunde undvikas med ett annat beslut. Därför bör utfasningen av biogasbilar inte aviseras förrän el- och vätgasbilar närmar sig samma klimatprestanda som dessa.

Kommissionens förslag innebär att man endast tittar på den del av utsläppen som kommer från avgasröret och inte tar hänsyn till den totala klimateffekten av fordonet. Naturvårdsverkets förslag om tätare skärpning av kraven med denna mätmetod innebär en ännu snabbare utfasning av klimateffektiva bilar, med ytterligare ökade utsläpp av klimatgaser som följd.

Enligt min mening, finns det förvisso starka skäl att förorda mer frekventa utsläppsmål men då måste mätmetoden förbättras. Naturvårdsverket bör därför istället rekommendera regeringen att arbeta för att EU snarast inför en mätmetod som inkluderar den totala klimatpåverkan från alla fordon.

Bilaga 2 – Förteckning av remissinstanser

Centrala myndigheter

Svar:

Arbetsmiljöverket

Boverket

Domstolsverket

Försvarmakten

Förvaltningsrätten i Falun

Kammarrätten i Stockholm

Kommerskollegium

Konjunkturinstitutet

Konkurrensverket

Naturvårdsverket

Regelrådet

Skatteverket

Statens energimyndighet

Tillväxtverket

Trafikanalys

Trafikverket

Transportstyrelsen

Lärosäten och forskningsinstitut

Svar:

Chalmers tekniska högskola

Kungliga tekniska högskolan (KTH)

Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)

Inget svar:

IVL Svenska Miljöinstitutet

Research Institutes of Sweden (RISE)

Landsting, regioner och regionförbund

Svar:

Region Stockholm

Region Västerbotten

Västra Götalandsregionen

Inget svar:

Region Värmland

Kommuner

Svar:

Stockholms stad

Sveriges Kommuner och Regioner

Inget svar:

Filipstads kommun

Skellefteå kommun

Bransch- och näringslivsorganisationer

Svar:

BIL Sweden

Drivkraft Sverige

Energiföretagen

Energigas Sverige

Svenska Bioenergiföreningen (Svebio)

Transportarbetarförbundet

Transportföretagen

Inget svar:

Fordonskomponentgruppen

Föreningen för gruvor, mineral- och metallproducenter i Sverige (SveMin)

Jernkontoret

Skogsindustrierna

Småföretagarnas Riksförbund

Svensk Bensinhandel

Svenska Bussbranschens Riksförbund

Svenskt Näringsliv

Sveriges Bergmaterialindustri (SBMI)

Taxiförbundet

Teknikföretagen

Enskilda företag och statliga bolag

Svar:

Vattenfall Incharge

Inget svar:

ABB Electrification Sweden AB

E.ON E-mobility

Northvolt AB

Näringslivets Regelnämnd

Volvo Cars

Intresseorganisationer, nätverk och samfund

Svar:

Gröna Bilister

Naturskyddsföreningen

Världsnaturfonden (WWF)

Inget svar:

Greenpeace Sverige

LSU – Sveriges ungdomsorganisationer

Power Circle

Riksförbundet M Sverige

Svar utöver remiss

2030-sekretariatet

Avfall Sverige

Biodriv Öst

Klimatkommunerna

Sveriges Åkeriföretag