

YTTRANDE

2018-08-22 Ärendenr:
NV-04589-18

Miljödepartementet
m.remissvar@regeringskansliet.se

Yttrande över EU-kommissionens förslag om koldioxidnormer för tunga fordon (M2018/01273/KI)

Naturvårdsverkets ställningstagande

Naturvårdsverket tillstyrker kommissionens förslag om att på EU-nivå fastställa utsläppsnormer för koldioxid från nya tunga fordon.

Naturvårdsverket konstaterar att den beräknade utsläppsreducerande effekten av de föreslagna utsläppsnormerna är begränsad och att det därutöver krävs ytterligare åtgärder, för ett mer transporteffektivt samhälle och en högre andel förnybara drivmedel, för att Sveriges sektorsspecifika mål för transporterernas utsläpp av växthusgaser till 2030 ska kunna nås.

Naturvårdsverket analyserar fortsatt effekterna av det föreslagna regelverket och lämnar i detta skede inga synpunkter på de närmare målnivåer och villkor som föreslås av kommissionen.

Skäl

Gemensamma utsläppsnormer är ett av flera viktiga styrmedel

Naturvårdsverket tillstyrker kommissionens förslag om att på EU-nivå fastställa utsläppsnormer för koldioxid från nya tunga fordon.

Omställningen av transportsektorn behöver stå på tre ben: ett mer transporteffektivt samhälle, energieffektiva och fossilfria fordon samt högre andel förnybara drivmedel. Gemensamma utsläppsnormer kan, om kraven sätts på en ambitiös nivå, vara ett viktigt styrmedel för ökad energieffektivitet. Med rätt utformning kan regelverket också bidra till en ökad andel fossilfria fordon.

Såväl klimatförändringarna som godstransporterna har en tydlig gränsöverskridande dimension, samtidigt som fordonsmarknaden är i högsta grad internationell. En reglering på EU-nivå av tunga fordons koldioxidutsläpp ger likvärdiga spelregler för ett stort antal marknadsaktörer, vilket bidrar till högre kostnadseffektivitet i måluppfyllelsen, och är därför att föredra framför skiftande nationella system och kravnivåer.

Naturvårdsverket konstaterar att kommissionens konsekvensanalys visar att också de mest ambitiösa utsläppskraven kan vara samhällsekonomiskt lönsamma snarare än kostsamma. Samtidigt är det positivt, givet de osäkerheter som föreligger, att kommissionen dels föreslår en översyn av regelverkets ändamålsenlighet under 2022 inför fastställande av målnivå för 2030, dels föreslår en övervakning av koldioxidutsläpp och energianvändning vid verklig körning.

Utsläppsnormernas bidrag till utsläppsminskningen är begränsat

Sveriges sektorsspecifika mål för inrikes transporter är att till 2030 minska utsläppen av växthusgaser med 70 procent jämfört med 2010. Totalt står tunga fordon för 3,3 miljoner ton växthusgaser, vilket utgör cirka 21 procent av växthusgasutsläppen från hela transportsektorn och cirka 6 procent av Sveriges samlade territoriella växthusgasutsläpp år 2016. Utsläppsminskningen för Sveriges inrikes transporter sedan 2010 motsvarar en genomsnittlig årlig minskningstakt om 3 procent per år. För att nå Sveriges utsläppsmål för transporter till 2030 behöver minskningstakten öka till mer än 7 procent per år.¹

Enligt kommissions konsekvensanalys skulle det föreslagna vägledande målet om utsläppsnormer för 2030 minska koldioxidutsläppen från hela tunga fordonsflottan med cirka 6 procent till 2030 jämfört med ett referensscenario. Naturvårdsverket kan därmed konstatera att den utsläppsreduktion som koldioxidnormer för nya tunga fordon bidrar med är begränsad sett till Sveriges utsläppsmål. Vi sidan av utsläppsnormer krävs därför ytterligare åtgärder, för ett mer transporteffektivt samhälle och en högre andel förnybara drivmedel, för att Sveriges sektorsspecifika transportmål till 2030 ska kunna nås.

Fortsatt analys krävs av det föreslagna regelverket

Kommissionens förslag rymmer, utöver föreslagna målnivåer till 2025 och 2030, en rad aspekter som Naturvårdsverket ser behov av att klarlägga och analysera närmare än vad som varit möjligt inom ramen för detta yttrande. Fortsatt analys av förslagetts effekter krävs för ett ställningstagande till lämplig utformning och målnivå för utsläppsnormerna.

Analysen behöver beakta hur förslaget bidrar till att realisera de utsläppsreducerande potentialer för lastbilars energianvändning per utfört transportarbete som svenska myndigheter bedömt under senare år. Målnivåernas effekter är beroende av hur väl hela fordonet, inklusive trailer, kan beaktas i regelverkets tillämpning och av vilka fordonstyper och fordonskombinationer som omfattas initialt och på sikt. För att kunna bedöma utsläppsnormernas

¹ Naturvårdsverket (2017), ”Fördjupad analys av svensk klimatstatistik”, Rapport 6782.

bidrag till exempelvis hybridisering, behöver det klargöras vad som fångas av kommissionens simuleringsverktyg (Vecto) och vad effekten blir av det föreslagna regelverket för utsläppsfria och utsläppsnåla tunga fordon.

Naturvårdsverket analyserar fortsatt kommissionens konsekvensanalys, inklusive de samhällsekonomiska effekterna, av det föreslagna regelverket och lämnar därför i detta skede inga synpunkter på de närmare målnivåer och villkor som föreslås av kommissionen.

Beslut om denna skrivelse har fattats av generaldirektör Björn Risinger.

Vid den slutliga handläggningen har i övrigt deltagit avdelningschefen Martin Eriksson, föredragande, enhetschef Gunilla Sallhed samt handläggarna Anders Hallberg, Miriam Münnich Vass, Per Andersson och Jonas Allerup.

Detta beslut har fattats digitalt och saknar därför namnunderskrifter.

Björn Risinger

Martin Eriksson

Kopia till:
petter.hojem@regeringskansliet.se