

Miljö- och energidepartementet

103 33 STOCKHOLM

Yttrande över Europeiska kommissionens och Europeiska rådets förslag till förordning (COM 2018/284) om fastställande av utsläppsnormer för koldioxid från nya tunga fordon**Inledning**

Förslaget till förordning innebär bl.a. att utsläppen av koldioxid från vissa nya tunga fordon (lastbilar som väger mer än 3,5 ton) ska vara 15 procent lägre år 2025 jämfört med 2019. Dessutom föreslås i förordningen 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.

Synpunkter*Befintliga EU-styrmedel långt ifrån tillräckliga*

Kommissionens förslag till Europaparlamentet och Europeiska rådet angående en skärpning av utsläppsnormerna för koldioxid för tunga fordon och det tidigare förslaget för nya personbilar och nya lätta nyttofordon (som VTI tidigare i år yttrat sig över) är några av de allra viktigaste styrmedlen för att minska utsläppen av växthusgaser från transportsektorn i EU samt för att nå de enskilda ländernas utsläppsmål på ett kostnadseffektivt sätt utan att snedvrیدا konkurrensen mellan länderna. Enligt Kommissionens konsekvensanalyser är de samhällsekonomiska konsekvenserna av förslaget positiva. Den positiva effekten blir större vid högre målnivåer. Kostnaden för att tillverka bränslesnåla fordon bedöms också vara lägre än den kostnadsbesparing som erhålls genom lägre bränsleanvändning.

I Sverige står transportsektorn för cirka en tredjedel av de svenska utsläppen av växthusgaser och cirka hälften av utsläppen från den s.k. icke handlande sektorn, dvs de utsläpp som inte ingår i EU:s handel med utsläppsrätter. För EU utgjorde utsläppen från transportsektorn 21 procent 2015 eller 26 procent om man inkluderar internationellt flyg och internationell sjöfart. I EU har utsläppen från transportsektorn ökat kraftigt sedan 1990 i de flesta länderna även om utsläppen totalt sätt minskade under

perioden 2008 till 2013. Under åren 2013 till 2015 har utsläppen dock fortsatt att öka på EU-nivå.¹

Även för att nå de förhållandevis blygsamma mål EU har för utsläppen inom transportsektorn, en *ökning* med 8 procent jämfört med 1990 års nivå till 2030 och en minskning med 60 procent av utsläppen till 2050 jämfört med 1990², är det därför uppenbart att det krävs betydligt mer kraftfulla styrmedel än idag. Målet att minska utsläppen med 60 procent till 2050 jämfört med 1990 togs 2011³, dvs före det så kallade Parisavtalet som EU ställt sig bakom och som innebar att världens länder enades om att den globala medeltemperaturökningen ska hållas väl under 2 grader och att man ska sträva efter att begränsa den till 1,5 grader.

EU:s mål för transportsektorn är knappast förenligt med Parisavtalet, åtminstone inte om 1,5-gradersmålet ska nås med rimlig säkerhet och transportsektorn ska bära en rimlig del av de utsläppsminskningar som krävs. Jämför Sveriges mål att minska utsläppen av växthusgaser från transportsektorn med 70 procent från 2010 till 2030 som är betydligt mer långtgående, men ändå kan ifrågasättas om det är tillräckligt. Det finns flera länder i EU som har mål om utsläppsminskningar för transportsektorn i paritet med det svenska målet om minus 70 procent till 2030, men de flesta länder har inte alls så långtgående krav. Det senare gör att det extra viktigt med mer långtgående mål och mer kraftfulla styrmedel på EU-nivå än de nuvarande. Sverige bör driva en sådan linje tillsammans med länder som redan har långtgående nationella mål.

Enligt kommissionens konsekvensanalyser (SWD(2018) 185 final) så minskar förslaget de samlade koldioxidutsläppen från hela flottan av tunga fordon med 3–8 procent till år 2030 jämfört med referensscenariot, beroende på målnivå. Detta är långt ifrån vad som tillräckligt för att de tunga fordonen ska ge ett rimligt bidrag till de utsläppsminskningar som krävs om Parisavtalets mål ska kunna nås.

Kommissionens förslag bör skärpas vilket dessutom vore bra för Sverige

Hur kraftigt bör då just detta styrmedel vara för att nå uppsatta mål för transportsektorn, och för att transportsektorn ska ge ett rimligt bidrag till de utsläppsminskningar som krävs från alla sektorer för att Parisavtalets mål om begränsad ökning av den globala medeltemperaturen ska kunna realiseras? Detta går det inte att ge ett enkelt svar på. Det beror dels på hur stora utsläppsminskningar som de andra sektorerna bidrar med, dels på vilka andra styrmedel och åtgärder som vidtas inom transportsektorn. Om detta styrmedel ska bidra med en stor del av utsläppsminskningen från transportsektorn är föreliggande förslag knappast tillräckligt. I

¹ European Environment Agency, 2017. Greenhouse gas emissions from transport.

² Eftersom utsläppen har ökat från 1990 till 2015 behöver utsläppen minska med 68 % från 2015 till 2050 för att nå målet om en minskning med 60 % från 1990 till 2050.

³ Europeiska kommissionen, 2011. Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem. Vitbok, KOM 2011/144.

princip kan inte de bilar som släpps ut på marknaden 2030 bidra med några utsläpp av växthusgaser om utsläppen från transportsektorn ska vara nära noll 2050.

Vid bedömning av vilka krav som ska ställas på nya fordon i dag måste man beakta att utsläppsminskningarna behöver ske mycket snabbt för att uppfylla Parisavtalet. Man måste också beakta att livslängden för en tung lastbil är cirka 15 år vilket innebär att mer än hälften av de lastbilar som säljs 2018 sannolikt kommer att rulla på vägarna år 2030.

I Sverige satsar vi en hel del på biodrivmedel medan användningen av biodrivmedel i EU är betydligt mer begränsad. I EU är 94 procent av transporterna baserade på fossila drivmedel, och i Europeiska kommissionens strategi för ”low-emission mobility” står att man med styrmedel och åtgärder skulle kunna öka andelen drivmedel med låga koldioxidutsläpp till 15–17 procent till år 2030.⁴ Andelen biodrivmedel i Sverige inom vägtrafiken var knappt 17 procent 2016 och beräknas enligt Energimyndigheten öka till 20 procent år 2019.⁵ I enlighet med förslaget om reduktionsplikt ska också andelen biodrivmedel succesivt öka ytterligare i Sverige. Det innebär att det i den föreliggande remissen aktuella styrmedlet har större betydelse för EU:s möjlighet att minska utsläppen inom transportsektorn, än vad det har för Sverige som åtminstone hittills använder introduktionen av biodrivmedel som ett viktigt sätt att nå uppsatta mål. Men det är givetvis av stor betydelse att fordonen är energieffektiva för Sverige och svenska mål också. Inte minst är det viktigt för att vi behöver hushålla med den begränsade resursen biomassa/biodrivmedel.

Sammanfattningsvis finns det goda skäl för Sverige att förorda hårdare krav inom EU än föreliggande förslag när det gäller utsläppen från nya tunga fordon. Det gör det lättare att nå det svenska målet om minus 70 procent till 2030, minskar användningen av den begränsade resursen biodrivmedel samt gör att de inhemska styrmedlen i form av t.ex. koldioxidskatt, Bonus-Malus och reduktionsplikt inte behöver bli lika skarpa som annars. Det är också av konkurrensskäl en fördel att vi i så stor utsträckning som möjlig kan ha gemensamma styrmedel på EU-nivå.

Slutligen bör uppmärksammas att även om detta regelverk i första hand handlar om att minska utsläppen av koldioxid så innebär minskad bränsleanvändning även att utsläppen av partiklar och kväveoxider samt bildandet av marknära ozon minskar. Det är av stor betydelse då luftföroreningar i Sverige beräknas ge upphov till över 5 000 förtida dödsfall årligen och hälsoeffekterna i form av t.ex. hjärt-kärlsjukdomar och luftvägssjukdomar har beräknats kosta samhället 42 miljarder per år.⁶ Vissa kommuner har också problem med överskridande av luftkvalitetsnormer (partiklar och kväveoxider). I EU beräknas det förekomma nästan 500 000 förtida dödsfall per

⁴ European Commission, 2016. A European Strategy for low-emission mobility.

⁵ <http://www.energimyndigheten.se/nyhetsarkiv/2017/kortsiktsprognos-alltmer-biodrivmedel-inom-vagtrafiken/>

⁶ Gustafsson, M., Forsberg, B., Orru, H., Åström, S., Tekie, H. och Sjöberg, K. (2014). Quantification of population exposure to NO₂, PM_{2,5} and PM₁₀ in Sweden 2010, IVL, rapport B 2197.

år på grund av luftföroreningar.⁷ Nya skärpta krav på CO₂-utsläpp kan bidra till bättre luftkvalitet, bättre hälsa och längre medellivslängd både i Sverige och EU.

I detta ärende har generaldirektör Tomas Svensson beslutat. Vid beredningen av ärendet har forskningschef Mikael Johannesson varit föredragande.

För VTI

Tomas Svensson
Generaldirektör

Kopia till:
Näringsdepartementet
petter.hojem@regeringskansliet.se

⁷ EEA, 2017. Air quality in Europe – 2107 report. EEA Report No 13/2017 s. 56-57.