

YTTRANDE

2018-01-25 Ärendenr:
NV-08877-17

Miljö- och energidepartementet
m.registrator@regeringskansliet.se

Yttrande över förslag till EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING om fastställande av utsläppsnormer för nya personbilar och nya lätta nyttofordon som en del av unionens integrerade strategi för att minska koldioxidutsläppen från lätta fordon och om ändring av förordning (EG) nr 715/2007 (omarbetning)

Sammanfattning

Naturvårdsverket anser att det är viktigt att alla EU:s medlemsländer har samma skarpa kravnivå på utsläpp av koldioxid från nya personbilar och nya lätta fordon pga. miljö-, konkurrens- och hälsoskäl.

Naturvårdsverket bedömer att kommissionens föreslagna kravnivåer på minskade koldioxidutsläpp från personbilar och lätta fordon är för lågt satta för att EU ska kunna leva upp till ambitionerna i Parisavtalet.

Naturvårdsverket föreslår krav på att koldioxidutsläpp från lätta fordon ska minska med 25 procent till 2025 och 50 procent till 2030 jämfört med 2021 för att Sverige på ett kostnadseffektivt sätt ska kunna nå koldioxidmålet för inrikes transporter till 2030.

Naturvårdsverkets ställningstagande till förslag till EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING om fastställande av utsläppsnormer för nya personbilar och nya lätta nyttofordon

Naturvårdsverket anser att det är viktigt av miljö-, konkurrens-, och hälsoskäl att alla EU:s medlemsländer har samma höga kravnivå på utsläpp av koldioxid från nya personbilar och lätta fordon. Vidare anser Naturvårdsverket att kravnivån på koldioxidutsläpp är viktig för Sveriges möjligheter att nå målet för inrikes transporter om minst -70 procent till 2030, jämfört med 2010, på ett kostnadseffektivt sätt. Naturvårdsverket bedömer att kommissionens föreslagna

kravnivåer på 15 procent till 2025 och 30 procent till 2030, jämfört med 2021 är för lågt satta i detta perspektiv. Ett mer ambitiöst krav på koldioxidutsläpp från lätta fordon är viktigt för EU för att kunna leva upp till ambitionerna i Parisavtalet¹.

Naturvårdsverket anser att Sverige bör hålla fast vid den kravnivå på koldioxidutsläpp från fordon som tagits fram de senaste åren i större utredningar i frågan om minskade växthusgasutsläpp från transportsektorn.² Denna kravnivå bör innebära en minskning av koldioxidutsläpp på ca. 25 procent till 2025 och ca. 50 procent till 2030 jämfört med 2021.

Sverige är inte ensamt om att ha högre ambitioner för transportsektorn på klimatområdet än vad EU har. I flera medlemsländer och även städer i Europa finns målsättningar om att snabbt nå ”nära nollutsläpp” i vägtrafiken. Sveriges utsläppsmål för inrikes transporter anses ligga i linje med dessa länders ambitioner. Ett skäl till de höga ambitionerna i Sverige och vissa andra EU-länder är insikten om att klimatet, genom Parisavtalet, kräver detta.

Naturvårdsverkets ser att hårdare EU-krav på personbilar och lätta fordon jämfört med att införa nationella styrmedel är mer fördelaktigt för Sveriges fordonsindustri och samhället i stort. Nationella styrmedel inom EU riskerar att fragmentera den europeiska bilmarknaden och därmed öka kostnaderna för både producenter och konsumenter. För att behålla EU:s konkurrenskraft när det gäller tillverkning av personbilar och lätta fordon behöver också ett utsläppskrav ligga i linje med vad som gäller på andra viktiga marknader. Dessutom visar Kommissionens konsekvensanalys att högre krav i linje med Sveriges ambitioner kan vara samhällsekonomiskt lönsamt snarare än kostsamt. Dock anser Naturvårdsverket att man bör införa handel med krediter mellan tillverkare, såsom analyserats i Kommissionens tillhörande konsekvensanalys, för att öka kostnadseffektiviteten i styrmedlet.

Högre koldioxidkrav och en större andel elbilar har fler positiva effekter. Exempelvis minskar även luftutsläppen av kväve och partiklar, vilket minskar de negativa hälsoeffekterna av dessa utsläpp. Dessutom innebär kraven att man gör sig mindre beroende av importerade fossila bränslen, vilket är en viktig säkerhetsfråga i dagens Sverige och EU.

En omställning till fossiloberoende fordonsteknik är viktig för att nå klimatmålet formulerat i Parisavtalet. Forsknings- och utvecklingsinvesteringar i fordonsteknik som effektivt löser samhällets transportbehov utan fossila resurser kommer vara omfattande men oundvikliga. Eventuellt kan offentliga medel behöva komplettera privata FOU satsningar för att nivån ska komma upp till den som är samhällsekonomiskt motiverad. Detta på grund av att marknaden själv inte har incitament att satsa tillräckligt på FOU när man har svårt att utestänga konkurrenter från nya kunskaper. Detta är ett ytterligare marknadsmisslyckande som eventuellt bör bemötas med kompletterande styrmedel, till det styrmedel som Naturvårdsverket nu yttrar sig över.

¹ Målet anger att den globala temperaturökningen ska hållas långt under 2 grader och att vi ska arbeta för att den ska stanna vid 1,5 grader.

² Färdplan 2050, FFF-utredningen, Miljömålsberedningen samt SOFT

Kostnaden över tid för batterier till elbilar är en viktig faktor i beräkningarna av konsekvenserna för en omställning till betydligt fler elbilar³. Naturvårdsverket bedömer att kommissionens antaganden om kostnadsutvecklingen av batterier är alltför konservativa/pessimistiska och att historien visar att ex-ante analyser ofta har överskattat kostnaderna för denna och andra viktiga teknologier såsom mobiltelefoner, led-belysning, och solceller. En mycket viktig förutsättning för kostnadsutvecklingen och den globala miljön är att en effektiv kretsloppshantering snabbt kommer på plats för batterierna. Uttjänta fordonsbatterier kan med fördel användas i andra sammanhang innan de återcirkuleras, vilket antas leda till en effektivare resurshushållning. Bedömningen är att marknaden inte kan skapa ett kretsloppsystem för fordonsbatterier på egen hand utan det kräver ett aktivt stöd från samhället. Sverige har mycket goda förutsättningar med sitt kunnande inom kretsloppsteknik och samhällstekniska system att leda utvecklingen inom detta område.

Sammantaget finns det för svenskt och EU:s vidkommande stora fördelar med ett strängare EU-krav på koldioxidutsläpp från lätta fordon som driver fram bränslesnåla bilar jämfört med att införa nationella skarpare styrmedel.

Beslut om denna skrivelse har fattats av generaldirektören Björn Risinger.

Vid den slutgiltiga handläggningen har i övrigt deltagit föredragande avdelningschefen Martin Eriksson, enhetschefen Gunilla Sallhed och handläggarna Miriam Münnich Vass, Mats Björsell och Michael Åhlman.

Detta beslut har fattats digitalt och saknar därför namnunderskrifter.

Björn Risinger

Martin Eriksson

³ Batteri- (BEV) och Plug-in hybridfordon (PHEV)