

Miljö- och energidepartementet

103 33 STOCKHOLM

## Yttrande över Europeiska kommissionens förslag (KOM 2017/676) till fastställande av nya utsläppsnormer för koldioxid för nya personbilar och nya lätta nyttofordon (ändring av förordning EG/715/2007)

### Inledning

Kommissionen föreslår flera ändringar i bestämmelserna om CO<sub>2</sub>-krav för lätta fordon. De ur miljösynpunkt viktigaste ändringarna berör de nya EU-målen för personbilar och lätta nyttofordon. Det nuvarande EU-målet 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. Kommissionen föreslår att nya krav fastställs för hur mycket koldioxid en genomsnittlig lätt bil får släppa ut från 2025 respektive 2030. För både nya personbilar och lätta nyttofordon skärps målen med 15 procent till 2025 och med 30 procent till 2030, jämfört med 2021-års nivå.

### Synpunkter

#### *Befintliga EU-styrmedel långt ifrån tillräckliga*

Kommissionens förslag till Europaparlamentet och Europeiska rådet angående en skärpning av utsläppsnormerna för koldioxid för nya personbilar och nya lätta nyttofordon är ett 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<sup>1</sup> sätt utan att snedvrیدا konkurrensen mellan länderna. 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 sett minskade under perioden 2008 till 2013. Under åren 2013 till 2015 har utsläppen dock fortsatt att öka på EU-nivå.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Om Europeiska kommissionens bedömning är riktig, att den totala ägandekostnaden under bilens livslängd minskar (främst pga lägre bränslekostnader), trots att inköpspriset blir högre.

<sup>2</sup> European Environment Agency, 2017. Greenhouse gas emissions from transport.

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 1990<sup>3</sup>, 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 2011<sup>4</sup>, 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.

*Kommissionens förslag bör skärps 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 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.

Enligt Europeiska kommissionens förslag införs också nya definitioner för noll- och lågutsläppsfordon med utsläpp på högst 50 gram CO<sub>2</sub>/km. Tillverkare som har en försäljningsandel av dessa fordon på minst 15 procent mellan åren 2025—2029 och minst 30 procent från 2030 får rabatt på sitt specifika utsläppsmål, dock högst 5 procent på utsläppsmålet. Men som nämnts ovan bör utsläppen av växthusgaser från alla fordon som släpps på marknaden 2030 vara nära noll. Vid bedömning av vilka krav som ska ställas på nya fordon måste man beakta att utsläppsminskningarna

---

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> Europeiska kommissionen, 2011. Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem. Vitbok, KOM 2011/144.



behöver ske mycket snabbt för att uppfylla Parisavtalet. I det ingår att ta hänsyn till att de bilar som säljs i dag sannolikt kommer att rulla på vägarna i ytterligare cirka 15 år.

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 transportererna 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.<sup>5</sup> Andelen biodrivmedel i Sverige inom vägtrafiken var knappt 17 procent 2016 och beräknas enligt Energimyndigheten öka till 20 procent år 2019.<sup>6</sup> 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 driva på att hårdare krav införs inom EU än föreliggande förslag när det gäller utsläppen från nya personbilar och ny lätta nyttofordon. 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 blir lika skarpa som annars. Det är också en av konkurrensskäl en fördel att vi i så stor utsträckning som möjlig kan ha gemensamma styrmedel på EU-nivå.

Slutligen är det viktigt att notera att även om detta regelverk i första hand handlar om att minska utsläppen av koldioxid så innebär minskad bränsleanvändning även att utsläppen av t.ex. 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.<sup>7</sup> Vissa kommuner har också problem med överskridande av luftkvalitetsnormer (partiklar och kväveoxider). I EU beräknas det förekomma nästan 500 000 förtida dödsfall per år på grund av luftföroreningar.<sup>8</sup> Nya skärpta krav på CO<sub>2</sub>-utsläpp kan bidra till bättre luftkvalitet, bättre hälsa och längre medellivslängd både i Sverige och EU.

---

<sup>5</sup> European Commission, 2016. A European Strategy for low-emission mobility.

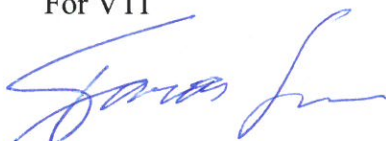
<sup>6</sup> <http://www.energimyndigheten.se/nyhetsarkiv/2017/kortsiktsprognos-alltmer-biodrivmedel-inom-vagtrafiken/>

<sup>7</sup> Gustafsson, M., Forsberg, B., Orru, H., Åström, S., Tekie, H. och Sjöberg, K. (2014). Quantification of population exposure to NO<sub>2</sub>, PM<sub>2,5</sub> and PM<sub>10</sub> in Sweden 2010, IVL, rapport B 2197.

<sup>8</sup> EEA, 2017. Air quality in Europe – 2107 report. EEA Report No 13/2017 s. 56-57.

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

För VTI



Tomas Svensson  
Generaldirektör