



Er ref/dnr: M2021/01183  
Vårt dnr: 2021/0028

Miljödepartementet  
Klimatenheten

Stockholm 6 september 2021

### **Yttrande över Utfasningsutredningens betänkande SOU 2021:48**

Naturskyddsföreningen (föreningen) har beretts möjlighet att inkomma med synpunkter på Utfasningsutredningens betänkande *I en värld som ställer om - Sverige utan fossila drivmedel 2040*.

Regeringen remitterade betänkandet efter det att semestertiden inletts med en ovanligt kort remisstid. Till följd av det har föreningen tvingats begränsa sitt remissyttrande till att framför allt gälla frågorna om när försäljning av nya bensin- och dieseldrivna bilar ska vara förbjudna samt när fossila bränslen ska vara utfasade.

Sedan betänkandet överlämnades till regeringen har Europeiska kommissionen (Kommissionen) presenterat förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EU) 2019/631 om normer för koldioxidutsläpp för nya personbilar och för nya lätta nyttofordon (Kommissionens förslag). Regeringen har remitterat Kommissionens förslag (diarienummer M2021/01392). Utredningens betänkande visar tydligt att tidpunkten för införandet av nollutsläppskrav för nya fordon har en avgörande betydelse för när och hur utfasningen av fossila drivmedel kan ske. Föreningen kommer därför även beröra Kommissionens förslag i detta yttrande.

### **Sammanfattning**

- Sverige ska vara ett föregångsland i omställningen till fossilfrihet. Detta är inte enbart ett uttryck för denna och tidigare regeringars ambitionsnivå för klimatpolitiken utan även en rättslig skyldighet som följer av Klimatkonventionens princip om gemensamt men olikartat ansvar. Trots att utredningen tagit som utgångspunkt att Sverige ska vara ett föregångsland innebär förslagen i betänkandet inte att Sverige går före i omställningen.
- Föreningen ställer sig frågande till utredningens och Kommissionens syn på politikens och lagstiftningens roll i omställningen till ett fossilfritt samhälle. Såväl utredningens som Kommissionens förslag innebär att lagstiftaren nöjer sig med att stänga dörren till det fossila samhället när fordons- och drivmedelsindustrin ställt om. Föreningen anser att politiken ska använda lagstiftningen för att så snabbt som möjligt ställa om samhället för att nå

Parisavtalets målsättningar. Det finns inte tid att vänta på att fordons- och drivmedelsindustrin ställer om.

- Föreningen delar utredningens bedömning att utfasningen ska ske genom en kombination av en omfattande elektrifiering, minskad trafik genom ett mer transporteffektivt samhälle och en övergång till långsiktigt hållbara förnybara drivmedel.
- Föreningen anser att utredningen har utgått från en alldeles för blygsam minskning av trafiken i sina beräkningar. Utredningen har utgått ifrån att trafiken kan minska med 20 procent. Minskningen ska dock förstås utifrån en referensbana där trafiken ökar mer än 20 procent. Resultatet är att även i sitt mest radikala förslag så minskar inte trafiken i reella tal. För att begränsa den globala uppvärmningen till 1,5° C krävs enligt IPCC snabba och långtgående omställningar av bl.a. transporterna. Att utredningen som sitt mest radikala scenario valt en mer eller mindre oförändrad trafikutveckling är mot denna bakgrund svårt att förstå. Föreningen anser att det finns en betydligt större potential att effektivisera bort trafik genom ambitiösa satsningar på ett mer transporteffektivt samhälle. Föreningen har i sin [rapport](#) "Fossilfritt, förnybart, flexibelt - Framtidens hållbara energisystem" visat hur trafikarbetet kan minska med 40 procent fram till 2040. Mindre trafik innebär ett mindre behov av drivmedel vilket underlättar och möjliggör en tidigare utfasning av fossila drivmedel. Regeringen bör ge Naturvårdsverket i uppdrag att göra om utredningens analys utifrån en mer omfattande minskning av trafikarbetet.
- Föreningen instämmer i utredningens förslag att en utredning av framtida beskattning av användningen av transportsystemet bör tillsättas. Utredningens främsta syfte bör vara att åstadkomma ett mer transporteffektivt samhälle. För att främja detta syfte bör utredningen även ges i uppdrag att se över avgifter för parkering och beskattning av fastigheter som används för parkering. Utredningen bör tillsättas så snart som möjligt.
- Föreningen instämmer i utredningens bedömning att långsiktigt hållbara förnybara drivmedel främst behövs inom arbetsmaskiner, flyg och sjöfart medan vägtransporterna ska elektrifieras så långt och snabbt som möjligt. Föreningen delar utredningens bedömning att ett förbud av bensin- eller dieseldrivna bilar är ett förbud av bilar med förbränningsmotorer. Föreningen anser att Sverige i denna fråga ska ansluta sig till Kommissionens förslag och inte verka för undantag för bilar som går på biodrivmedel.
- Föreningen förutsätter att regeringen fortsätter arbetet med att ta fram lagstiftning och underlag till en ansökan om undantag för att få införa krav på nollutsläpp från nya bilar och förbjuda försäljning av fossila drivmedel. Detta arbete bör bedrivas tillsammans med de medlemsstater som aviserat liknande målsättningar. Arbetet ska ske parallellt med att regeringen försöker påverka Kommissionens förslag och det fortsatta arbetet på EU-nivå med att se över lagstiftningen för drivmedel och fordon.

## Specifika synpunkter

### *Ett föregångsland går före*

Det finns ett brett politiskt stöd för att Sverige ska vara ett föregångsland i det globala arbetet med att förverkliga Parisavtalets målsättningar och bli världens första fossilfria välfärdsland. Detta är inte enbart ett uttryck för den svenska politikens ambitioner utan först och främst en skyldighet som följer av klimatkonventionens grundläggande princip att ansvaret för omställningen är gemensamt men olikartat.

Utredningen har utgått från att Sverige är ett föregångsland. Det har framför allt lett fram till utredningens slutsats att vägtransporterna ska elektrifieras så långt och snabbt som möjligt medan långsiktigt hållbara förnybara drivmedel ska användas där det inte går att elektrifiera. I en värld som ställer om räcker inte de långsiktigt hållbara förnybara drivmedlen till att även ställa om vägtransporterna. Föreningen delar denna slutsats men anser att principen om gemensamt men olikartat ansvar och rollen som föregångsland gör sig gällande inom fler områden som behandlas i betänkandet.

I begreppet föregångsland ingår att Sverige ska gå före. Förslagen i betänkandet kan inte anses leva upp till den svenska klimatpolitikens ambitioner. Utredningen föreslår att fossila drivmedel ska vara utfasade 2040 trots att klimatvetenskapen är tydlig med att förbränningen av fossila bränslen måste upphöra innan dess för att klara Parisavtalets målsättningar. Det är de faktiska utsläppen det kommande decenniet som avgör om vi når Parisavtalets målsättningar. Med dagens globala utsläppstakt är den totala mängden koldioxid som kan släppas ut – det resterande utsläppsutrymmet – slut om mindre än sju år om uppvärmningen ska begränsas till 1,5 grader. Det innebär att utsläppen behöver minska snabbt i samtliga länder. Sverige är ett rikt land med höga historiska utsläpp. Föreningen anser att Sverige, för att vara det föregångsland som vi ska vara, måste förbjuda fossila drivmedel år 2030.

Vad gäller året för införandet av nollutsläppskrav för nya bilar så är förslaget i betänkandet att det ska ske på EU-nivå 2030 eller strax därefter och senast 2035. Sedan betänkandet lämnades över har Kommissionen föreslagit det senare året 2035. Kommissionens förslag försvårar möjligheterna att nå det redan allt för ambitiösa förslaget från utredningen att fossila drivmedel ska vara utfasade 2040. Inget av dessa årtal kan anses innebära att Sverige går före i omställningen av transportsektorn. Som utredningen redogör för i betänkandet ställs nollutsläppskrav i Norge från 2025.

Betänkandet presenterar den EU-rätt som reglerar såväl drivmedel som fordon på ett föredömligt sätt. Föreningen är väl medveten om de rättsliga hinder som finns för att ställa om transportsektorn och förbjuda fossila drivmedel och bilar med förbränningsmotorer. Som framgår av betänkandet är dessa regler även hinder för de åtgärder och de årtal som utredningen föreslår. Föreningen ser därför inget skäl till att inte tidigarelägga de årtal som föreslås i betänkandet när de åtgärder som ska leda till en fossilfri transportsektor utformas. Ett föregångsland måste ta på sig rollen att utmana EU:s regelverk för den inre marknaden genom att ansöka om undantag för strängare nationella åtgärder i syfte att påskynda omställningen och minska utsläppen i hela unionen.

### ***Lagstiftningen ska driva på omställningen - inte vänta in den***

Både utredningens betänkande och Kommissionens förslag väcker frågan om vilken roll politiken och lagstiftaren ska ha i omställningen generellt och av transportsektorn mer specifikt. Denna fråga blir som allra tydligast när det gäller att förbjuda bilar med förbränningsmotorer eller att införa nollutsläppskrav för nya bilar.

Som utredningen redogör för i avsnitt 4.3 i betänkandet har flera stora biltillverkare aviserat att de endast ska sälja helt elektriska personbilar senast 2030 och några mindre biltillverkare har satt mer ambitiösa mål än så. Utöver utredningens redogörelse av de äldre biltillverkarnas omställning bör de allt fler renodlade elbilstillverkarna och deras andel av nybilsförsäljningen tas i beaktande. Den omställning som industrin nu genomgår är snabb och förutsågs inte av biltillverkarna själva.

Exempelvis meddelade Volvo Cars genom verkställande direktören Håkan Samuelsson i mars i år att biltillverkaren ska vara helt elektriskt *senast* 2030. Sex år tidigare sade Samuelsson till Dagens Nyheter att "rena elbilar tror [Volvo Cars] inte på".<sup>1</sup>

Föreningen ser positivt på biltillverkarnas omställning och är övertygade om att den med ambitiösa styrmedel kan gå snabbare än vad som hittills aviserats. Föreningen har därför svårt att förstå de årtal för krav på nollutsläpp från nya bilar som Kommissionen och utredningen presenterat. Istället för att politiken använder lagstiftningen som en pådrivande kraft i omställningen innebär förslagen att politiken väntar in de biltillverkare som väntat alltför länge med att ställa om sin produktion innan skarpa nollutsläppskrav införs.

Föreningen anser att klimatfrågan kräver att politiken och lagstiftningen intar en mycket mer proaktiv roll än vad utredningen och Kommissionen anser. Eftersom fossila bränslen måste fasas ut de kommande tio åren måste krav på nollutsläpp från nya bilar ställas dessförinnan. De biltillverkare som varit föregångare i omställningen skulle gynnas av att sådana krav infördes tidigare än vad utredningen och Kommissionen föreslagit. Biltillverkarna som ännu inte ställt om skulle få tydliga incitament att accelerera sin omställning för att få fortsatt tillgång till den svenska och europeiska marknaden. Ett förbud är dessutom ett styrmedel som efterfrågas av bilbranschen själva.<sup>2</sup>

Klimatfrågans allvar kräver att politiken på ett tydligt sätt styr hela samhället mot klimatmålen. För transportsektorn och dess fordon och drivmedel är förbud, oavsett om det är nationellt eller för hela EU, det tydligaste beskedet som kan meddelas. Tidpunkten för när ett förbud ska införas måste väljas utifrån vad vetenskapen säger krävs för att Parisavtalets målsättningar ska kunna uppnås. Det finns inte tid att vänta in de delar av industrin som väntat för länge med att ställa om.

### ***Fossila drivmedel ska förbjudas***

Som utredningen skriver i avsnitt 7.4.1 finns det historiskt goda erfarenheter av att förbjuda produkter som haft stora negativa miljöeffekter. Utöver utredningens exempel kan bland annat glödlampor och bilar utan katalysatorer nämnas. Utredningen skriver därefter att det är värt att ha i åtanke att förbuden av blyad bensin och freoner fasats in successivt och med stegvis eller allt mindre omfattande undantagsmöjligheter över en tidsperiod på åtminstone tio år. Utredningen skriver vidare att även om ett beslut om förbud skickar en tydlig signal om utfasning så hjälper det inte till att stegvis minska försäljningen av fossila drivmedel.

Föreningen läser betänkandet som att utredningen bedömt ett förbud mot försäljning av fossila drivmedel som står helt för sig självt utan stöd av några andra styrmedel. Det vore ett mycket märkligt sätt att införa ett så omfattande förbud som det som diskuteras i betänkandet. För föreningen är det självklart att ett förbud måste stödjas av befintliga styrmedel men även en hel del nya styrmedel. Reduktionsplikten bidrar redan till att minska användningen av fossila drivmedel. Genom det s.k. bonus-malussystemet blir fordonsflottan mindre beroende av fossila drivmedel. Dessa styrmedel kan bli ännu bättre och kompletteras med fler styrmedel så att övergången till en fossilfri transportsektor underlättas.

<sup>1</sup> Se [pressmedelände](#) från Volvo Cars 2021-03-02 och [artikel](#) i Dagens Nyheter 2014-10-12

<sup>2</sup> Se [artikel](#) i *Financial Times* 2020-12-02

Vad utredningen skriver om att det är svårt att binda politiker att införa ett förbud långt fram i tiden gäller även de styrmedel som utredningen förordar. Även om politikerna idag genomför något av utredningens två förslag om utvecklingen av reduktionsplikten finns det inget som hindrar nästa regering eller riksdag att på olika sätt ändra politiken. Det är inte ett skäl att avfärda förbud som styrmedel.

Föreningen menar att de skäl som utredningen framför mot att införa ett förbud är svaga. Bedömningen tycks ha gjorts utifrån att ett förbud är det enda styrmedlet medan alternativet har varit flera av samverkande styrmedel. Ett förbud bör stödjas av flera samverkande styrmedel som underlättar övergången till elbilar, som ställer om den befintliga fordonsflottan och som framför allt effektiviserar bort trafik eller på annat sätt skapar ett mer transporteffektivt samhälle.

Men ett förbud behövs även på grund av att det på ett helt annat sätt än ekonomiska styrmedel tydligt signalerar för alla hur omställningen ska gå till. För industrins omställning är det inte lika viktigt att alla och envar förstår hur omställningen ska ske, det finns ett kunnande hos industrierna och deras branschorganisationer som gör att tekniskt komplicerade ekonomiska styrmedel förstås av de berörda. Omställningen av transportsektorn berör däremot en stor mängd privatpersoner. Ett förbud skulle på ett betydligt tydligare sätt än reduktionsplikt och "målår" förmedla det som är effekten av beslutet, en bil kommer i framtiden inte kunna tankas med diesel eller bensin. Ett förbud mot försäljning av fossila drivmedel skulle också tydligare visa att Sverige är ett föregångsland.

### ***Undantagsmöjligheterna från EU:s handelsregler måste användas för en snabbare omställning av transportsektorn i Sverige och Europa***

Föreningen anser att Sverige måste införa både förbud mot försäljning av fossila drivmedel och införa nollutsläppskrav för nya bilar tidigare än vad utredningen föreslår. Förbuden skulle utgöra strängare nationella åtgärder som måste vara förenliga med EU-rätten. Detsamma gäller för de förslag som utredningen föreslår i sitt betänkande.

Utredningen beskriver i betänkandets avsnitt 7.5 och 15.6 de EU-rättsliga aspekter som måste beaktas när styrmedel utformas för att fasa ut fossila drivmedel och ställa nollutsläppskrav på nya fordon. Föreningen anser att redogörelsen är väl genomförd men har vissa synpunkter och tillägg.

### ***Det saknas tydlig praxis för tolkning av undantagsmöjligheterna***

Utredningen har inte utrett ett förbud mot försäljning av fossila drivmedel vidare, delvis på grund av de juridiska svårigheter som uppstår i förhållande till gällande EU-rätt. För att fasa ut fossila drivmedel förordar utredningen i stället en utveckling av dagens reduktionsplikt eller en förändring av reduktionsplikten så att den på sikt direkt reglerar mängden utsläpp och omformas till ett system med överlåtbara utsläppsrätter. Detta trots att även dessa styrmedel stöter på samma eller liknande juridiska svårigheter i förhållande till framför allt bränslekvälighetsdirektivet men även primärrätten och typgodkännandereglerna. Mot bakgrund av att de juridiska svårigheterna är snarlika så ställer sig föreningen frågande till varför inte ett förbud mot försäljning av fossila drivmedel utretts vidare.

I sin analys av bränslekvälighetsdirektivets ramar skriver utredningen att "hur det nationella utrymmet [...] ska förstås är inte alldeles lätt att tolka". Föreningen anser att detta uttalande gör sig gällande för all den EU-rätt som utredningen diskuterar i

betänkandet. Som utredningen beskriver i avsnitt 15.6.5 i betänkandet har undantagsmöjligheten enligt artikel 114 använts sparsamt av medlemsstaterna. Sedan 1987 har Kommissionen endast tagit ställning i sak till tio ansökningar enligt artikel 114.5. Mot bakgrund av att de använts i ytterst få fall är det svårt att uttyda en tydlig praxis. Inget av de tio fallen rör åtgärder som skulle innebära kraftigt minskade utsläpp i syfte att nå Parisavtalets målsättningar.

EU-rätten utgör hinder för de allra flesta av de föreslagna styrmedlen i betänkandet. Det är dessutom svårt att avgöra vilket utrymme som finns för enskilda medlemsstater att besluta om nationella regler för att ställa krav på nollutsläpp och fasa ut fossila drivmedel. Mot denna bakgrund är det uppenbart att EU-rätten behöver ändras. Kommissionen har aviserat att flera av de rättsakter som diskuteras i betänkandet ska ses över. Kommissionens förslag för nollutsläppskrav för bilar gör att föreningen befarar att den omställningstakt som EU kommer landa i kommer vara alltför långsam. Det kommer fortsatt finnas behov av att enskilda medlemsstater går före. En svensk ansökan om undantag för strängare nationella åtgärder skulle skingra de osäkerheter som beskrivs i betänkandet och som fler medlemsstater brottas med i sin omställning.

#### *Undantag från EU:s handelsregler är en politisk fråga*

Den beslutsprocess som initieras av en medlemsstat genom en ansökan om undantag är i allra högsta grad en politisk process och inte enbart en rättslig prövning. Det är Kommissionen som granskar en ansökan och de ska inom sex månader avgöra om Sverige får införa den ansökta lagstiftningen. Eftersom den nuvarande Kommissionen sätter klimatfrågan högt upp på dagordningen samt att EU är beroende av att enskilda medlemsstater minskar sina utsläpp snabbt för att nå unionens klimatmål så bör det finnas möjlighet att få en ansökan godkänd.

Som utredningen nämner i avsnitt 7.5.2 har Finland redan genomfört ett förbud mot kolkraft från 2029 i sin nationella lagstiftning (se s. 280, fotnot 81). Förbudet har inte anmälts till Kommissionen enligt artikel 114 EUF-fördraget. Men enligt den finska regeringens proposition innebär lagen ett förbud av kol som handelsvara och ett sådant förbud måste vara förenligt med artikel 36 EUF-fördraget. Den finska regeringen gjorde bedömningen att omställningen till ett fossilfritt samhälle utgjorde ett legitimt skäl för ett förbud. Därutöver bedömdes förbudet vara proportionerligt. Möjligheten till undantag enligt artikel 36 EUF-fördraget är som utredningen skriver vidare än den enligt artikel 114 men de har mycket gemensamt. Det faktum att Kommissionen inte har vidtagit någon åtgärd mot ett så pass ingripande handels hinder mot en vara som en gång utgjorde grunden för EU:s uppkomst talar för att Kommissionen inte vill ställa sig i vägen för medlemsstaternas försök att ställa om från fossilt till förnybart.

Till skillnad från det finska förbudet mot kol skulle de förbud som föreningen vill se behöva anmälas till Kommissionen som då är tvungna att ta ställning till förbudet. Som utredningen poängterar i avsnitt 15.6.10 är en ansökan om undantag ett verktyg för att påverka utformningen av EU-rätten. Flera av de rättsakter som utgör hinder för nollutsläppskrav på bilar och förbud mot försäljning av fossila drivmedel är uppe på förhandlingsbordet och ska ses över. Nu är därför rätt tidpunkt att ansöka om undantag. Med tanke på att flera medlemsstater aviserat att de vill införa nollutsläppskrav tidigare än vad Kommissionen föreslagit borde Sverige kunna få politiskt stöd för sin ansökan från flera håll. I bästa fall kan det leda till att Kommissionen höjer ambitionsnivån eller lägger fram förslag på ändrad lagstiftning som tillåter enskilda medlemsstater att gå före i omställningen.

*Det går att argumentera för att förutsättningarna för undantag är uppfyllda*

Föreningen anser att utredningen i avsnitt 15.6.5 och 15.6.10 visar att det går att argumentera för att förutsättningarna i artikel 114.5 EUF-fördraget är uppfyllda.

Som framgår av betänkandet kan nya vetenskapliga belägg utgöras av nya slutsatser som dras med utgångspunkt från uppgifter som fanns när bränslekvalitetsdirektivet eller typgodkännandereglerna antogs. Vår kunskap om klimatförändringarna, dess konsekvenser samt hur snabbt förändringarna sker och när effekter av förändringarna inträder är väsentligt större nu än när bränslekvalitetsdirektivet och typgodkännandereglerna antogs. Det går därför att argumentera för att strängare nationella åtgärder grundar sig på nya vetenskapliga belägg.

Att problemet ska ha uppkommit efter att den harmoniserade rättsakten antogs utesluter inte att en risk har funnits redan innan, om den manifesterar sig först senare. Det har länge funnits kunskap om klimatförändringarna men den fördjupas hela tiden och riskerna för människors hälsa och miljö ökar med högre utsläpp. Det går att argumentera för att det är fråga om ett nytt problem i den mening som avses i artikel 114.5 EUF-fördraget.

Det går att argumentera för att klimatförändringen är specifik för Sverige utan att för den sakens skull, felaktigt, hävda att Sverige är ensamt eller hårdast drabbat. Detta kriterium är det svåraste att argumentera för men som utredningen redogör för har generaladvokat Kokott i sitt förslag till avgörande i målet *Dutch Emissions (C-405/07)* presenterat en tolkning av kriteriet som föreningen anser bör utgöra grund för en ansökan om undantag.

Om ett miljöproblem, så som klimatförändringarna, innebär att en medlemsstat inte kan leva upp till EU:s miljölagstiftning så spelar det ingen roll att miljöproblemet är vanligt förekommande inom unionen. Att efterleva EU-rätten och inte överträda den måste enligt Kokott vara den normativa regeln och därför ska kravet på att miljöproblemet är specifikt vara uppfyllt även om miljöproblemet delas av flera medlemsstater. Om klimatförändringarna inte bromsas snabbt kommer det bli mycket svårt eller till och med omöjligt för Sverige att leva upp till EU:s lagstiftning om biologisk mångfald. Detsamma kan gälla för lagstiftningen om vattenkvalitet. Naturtypen palsmyrar omfattas av livsmiljödirektivet och finns inom EU enbart i Sverige och Finland. För naturtypen finns vissa typiska och karakteristiska arter som även de omfattas av skyddet i livsmiljödirektivet eller fågeldirektivet. I Sveriges rapportering till EU enligt livsmiljödirektivet pekas klimatförändringarna ut som det främsta hotet mot naturtypen. Mot denna bakgrund anser föreningen att Sverige kan argumentera för att kriteriet att problemet ska vara landspecifikt är uppfyllt utan att för den sakens skull hävda att klimatförändringarna är specifika för Sverige.

*Regeringen bör omgående fortsätta arbetet med att ta fram förbudslagstiftning*

Punkt 31 i januariavtalet visade att det fanns en bred politisk enighet att på ett ambitiöst sätt ta itu med transportsektorns utsläpp av växthusgaser. Föreningen har sett fram emot utredningens betänkande. Utredningen har gjort ett bra jobb med att redogöra för lagstiftningen på området och föreningen instämmer i flera av utredningens slutsatser och förslag. Men när det kommer till de viktigaste frågorna för våra möjligheter att nå Parisavtalets målsättningar så landar utredningen i förslag som innebär att omställningen av transportsektorn kommer att gå för långsamt.

Föreningen anser att regeringen med utgångspunkt i utredningens betänkande bör fortsätta det arbete som aviserades i januariavtalet. Ett nationellt förbud mot bensin- och dieseldrivna bilar bör genomföras genom att Sverige i de kommande förhandlingarna om Kommissionens förslag arbetar för att tidigare lägga införandet av nollutsläppskrav. Sverige bör dessutom arbeta för att EU-rätten ska tillåta att enskilda länder går före i omställningen. EU-kommissionen har satt klimatet högst upp på den politiska dagordningen, då kan inte den inre marknaden få sätta stopp för de länder som vill gå före.

Som ett led i detta arbete bör Sverige ansöka om undantag från EU-rätten för att få förbjuda försäljning av fossila drivmedel och införa krav på nollutsläpp från nya bilar. Enligt föreningen måste fossila drivmedel förbjudas 2030 för att det ska vara möjligt att uppnå Parisavtalets målsättningar. Det innebär att krav på nollutsläpp från nya bilar bör införas tidigare än 2030.

Detta är en hög ambition men den är helt nödvändig. För att begränsa den globala uppvärmningen till 1,5° C krävs enligt IPCC snabb och långtgående omställning av bl.a. transporterna. För att förbuden ska vara möjliga att införa krävs det snabba satsningar på ett transporteffektivt samhälle. Utöver de förslag som lämnats i betänkandet, av utredningen Samordning för bostadsbyggande i slutbetänkandet "Stärkt planering för en hållbar utveckling" (SOU 2021:23) och som föreningen förväntar av Klimaträttsutredningens (M 2019:05) slutbetänkande i maj 2022 bör regeringen omgående tillsätta en utredning av framtida beskattning av användningen av transportsystemet inklusive parkering.

Som ett led i arbetet med att införa nationella förbud bör regeringen:

- Ansluta sig till de nio [medlemsstater](#) som tidigare i år krävde att EU skulle införa nollutsläppskrav och låta enskilda medlemsstater gå före i omställningen. Sverige bör bland dessa länder söka stöd för en kommande ansökan om undantag och undersöka hur länderna ställer sig till att förbjuda fossila bränslen.
- Betänkandet presenterar hur en ansökan bör argumentera för att kriterierna i artikel 114.5 EUF-fördraget ska vara uppfyllda. Föreningen har utöver det som nämns i betänkandet pekat på hur EU:s lagstiftning för biologisk mångfald kan användas i en sådan argumentation. Det finns skäl att tro att betydligt fler mål som bottnar i krav från EU-rätten kan bli svåra eller omöjliga att nå om uppvärmningen inte begränsas till under 1,5 grader. Regeringen bör därför ge myndigheterna i uppdrag att utreda vilka EU-rättsliga krav som äventyras av ett varmare klimat. Resultatet av uppdragen kan sedan användas i ansökan om undantag.
- Regeringen bör omgående ta fram författningsförslag för ett förbud mot att sälja fossila drivmedel och för nollutsläppskrav för nya bilar.



Detta remissvar har utarbetats av miljöjuristen Josia Hort med hjälp av sakkunnig energi Kristina Östman, sakkunnig hållbara transporter Jens Forsberg och David Kihlberg chef för Klimat och juridik på Naturskyddsföreningen.

För Naturskyddsföreningen

Stockholm dag som ovan



Johanna Sandahl  
ordförande



David Kihlberg  
chef för Klimat och juridik