

Miljö- och energidepartementet
103 33 Stockholm

Er referens
M2017 /02992/KI

Diarienummer
Utr 2017/105

Datum
2018-01-29

m.registrator@regeringskansliet.se

Yttrande över EU-kommissionens förslag till nya CO2-krav för lätta fordon

Sammanfattning

Trafikanalys står bakom det förslag som framförts av myndigheterna inom det s.k. SOFT-uppdraget¹ om att Sverige bör verka för utsläppsminskingskrav för nya personbilar som motsvarar max 70 g CO₂/km till 2025 samt max 50 g CO₂/km till 2030. Detta motsvarar en procentuell minskning av utsläppen om 30 procent till 2025, och 50 procent till 2030, jämfört med år 2021 – det vill säga en betydligt högre reduktionsnivå än den som EU-kommissionen nu föreslår. Slutsatsen blir att ambitionsnivån i kommissionens förslag bör höjas.

Synpunkter i detalj

EU:s utsläppskrav för nya personbilar har, sedan de började fasas in år 2012, utgjort ett mycket viktigt styrmedel för att minska utsläppen av koldioxid från den europeiska fordonsflottan. Naturvårdsverket (2017)² lyfter t.ex. fram dessa utsläppskrav som en central orsak till att växthusgasutsläppen från den svenska transportsektorn minskat mer eller mindre kontinuerligt sedan år 2008. För att styrmedlet ska fortsätta att vara verksamt är det viktigt att kraven successivt skärps. Nya kravnivåer behöver också beslutas i god tid för att ge fordonsindustrin tydliga och långsiktiga spelregler.

EU-kommissionen föreslår nu nya kravnivåer för åren 2025 och 2030. Till dessa årtal ska koldioxidutsläppen från nya personbilar och lätta lastbilar minska med 15 respektive 30 procent, jämfört med år 2021. Kommissionen bedömer att dessa krav är tillräckliga för att bidra till målet om att minska EU:s utsläpp av växthusgaser med 40 procent till år 2030, jämfört med år 1990. Sedan detta mål sattes (år 2014) har dock flera länder, och städer, i EU höjt sina ambitioner på klimatområdet, och världens länder har genom Parisavtalet kommit överens om att hålla den globala temperaturökningen väl under 2 grader, och att sträva efter att begränsa den till 1,5 grader.

¹ "SOFT-uppdraget" är ett uppdrag som regeringen har gett till Energimyndigheten, och som innebär att myndigheten ska samordna omställningen av transportsektorn till fossilfrihet. Detta ska göras med bistånd av Transportstyrelsen, Trafikverket, Trafikanalys, Naturvårdsverket och Boverket.

² Naturvårdsverket (2017). *Report for Sweden on assessment of projected progress, March 2017.*

De utsläppsminskingskrav som kommissionen nu föreslår för nya lätta fordon kommer inte i tillräcklig utsträckning bidra till Sveriges mål om en 70-procentig minskning av växthusgasutsläppen från inrikes transporter till år 2030 (jämfört med 2010). I rapporten *Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet (2017)*³ har sex statliga myndigheter, inklusive Trafikanalys, föreslagit att Sverige ska verka för utsläppsminskingskrav för nya personbilar som motsvarar max 70 g CO₂/km till 2025 samt max 50 g CO₂/km till 2030. Detta motsvarar en procentuell minskning av utsläppen om 30 procent till 2025, och 50 procent till 2030, jämfört med år 2021 – alltså en betydligt större utsläppsminskning än den som kommissionen nu föreslår. Trafikanalys står fortsatt fast vid myndigheternas gemensamma rekommendation.

Om kommissionens nuvarande förslag blir verklighet, så kommer Sverige och andra medlemsländer och städer med höga klimatambitioner sannolikt att behöva införa skarpare nationella och lokala krav, för att kunna nå de klimatmål som har satts upp. Resultatet kan bli en mindre kostnadseffektiv klimatpolitik i Europa, och en fragmenterad fordonsmarknad med högre kostnader för både fordonsindustri och konsumenter som följd. EU-gemensamma krav med tillräckligt hög ambitionsnivå hade varit att föredra.

I detta sammanhang kan nämnas att kommissionen har gjort en samhällsekonomisk konsekvensanalys där man undersökt flera olika nivåer på utsläppsminskingskrav. Analysen visar att krav om både 30 respektive 50 procents utsläppsminskning till 2030 leder till en samhällsekonomisk vinst, jämfört med en situation utan ytterligare krav. Kommissionen bedömer dock att vinsten blir lägre vid en kravnivå om 50 procent (än vid 30 procent). Här bör framhållas att eventuella positiva effekter på luftkvaliteten i europeiska tätorter (som en följd av högre andelar elfordon och laddhybrider) inte har beaktats, samt att kostnaden för utsläpp av koldioxid sätts betydligt lägre än vid motsvarande svenska kalkyler.

Incitament för fordon med mycket låga utsläpp

Förutom ovan beskrivna utsläppsminskingskrav innehåller kommissionens förslag också specifika incitament för berörda fordonstillverkare att inkludera (en hög andel) fordon med särskilt låga utsläpp (upp till 50 g CO₂/km) i sitt utbud. Vid en första anblick kan detta tyckas positivt, eftersom det stimulerar ett större utbud av framförallt elfordon och laddhybrider. Incitamentets konstruktion är dock problematisk eftersom det ger en tillverkare med hög andel fordon med utsläpp under 50 g/km en möjlighet att ha högre utsläpp på övriga fordon, vilket bidrar till en sänkning av de övergripande utsläppsminskningsskraven. Med ett mer ambitiöst utsläppsminskingskrav till 2030 – i linje med det som Trafikanalys med flera myndigheter föreslår – skulle behovet av ett särskilt incitament för fordon med mycket låga emissioner minska.

Åtgärder för att minska skillnaderna mellan verkliga och uppmätta utsläpp

Kommissionens förslag innefattar också ett antal åtgärder som syftar till att minska skillnaderna mellan fordonens utsläpp vid verklig körning, jämfört med de som uppmäts i typgodkännandeprocessen. Trafikanalys ser positivt på detta, eftersom det glapp som

³ Energimyndigheten m.fl. (2017). *Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet*. ER 2017:07.

idag finns mellan verkliga och uppmätta värden leder till att regelverket blir mindre effektivt och trovärdigt än det annars hade varit.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Brita Saxton, efter föredragning av Camilla Hållén.



Brita Saxton

Generaldirektör

