



SWEDISH
ENVIRONMENTAL
PROTECTION
AGENCY

YTTRANDE
2021-09-09

Ärendenummer
NV-06017-21

Miljödepartementet
m.remissvar@regeringskansliet.se

Yttrande över 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, M2021/01392.

Sammanfattning

Naturvårdsverket tillstyrker förslagets inriktning och är positivt till skärpta krav för nya personbilar och lätta nyttofordon som underlättar uppfyllandet av nationella luft- och klimatmål.

Naturvårdsverket bedömer dock att utsläppskraven bör skärpas oftare än vart femte år, *Tidpunkt för måluppfyllelse, avsnitt 6.2.2*, och att undantaget för små volymtillverkare bör tas bort tidigare än 2030, *Undantag för små volymtillverkare, avsnitt 6.2.4*.

Naturvårdsverkets ställningstagande och skäl

Naturvårdsverket tillstyrker förslagets inriktning och är positivt till skärpta krav för nya personbilar och lätta nyttofordon som underlättar uppfyllandet av nationella luft- och klimatmål.

Naturvårdsverket har gjort en översiktlig analys av förslagen och kan komma att lämna ytterligare synpunkter inom ramen för Naturvårdsverkets regeringsuppdrag ”Underlag för ökad klimatambition på EU-nivå”.

Mål för koldioxidutsläpp för personbilar och lätta nyttofordon, avsnitt 6.2.1

Naturvårdsverket tillstyrker förslaget på skärpta koldioxidkrav på EU:s fordonsflotta för personbilar och lätta nyttofordon till 2030. Naturvårdsverket

bedömer att det kommer att ge ökade incitament för att introducera nollutsläppsfordon i större skala som underlättar uppfyllandet av nationella luft- och klimatmål.

Tidpunkt för måluppfyllelse, avsnitt 6.2.2

Naturvårdsverket bedömer att utsläppskraven bör skärpas oftare än vart femte år. EU-kommissionen menar att skärpningar vart femte år är att föredra för att fordonstillverkare ska kunna möta vissa utmaningar med att till exempel ta fram nya modeller och marknadsföra dessa. Samtidigt konstaterar EU-kommissionen att om utsläppskraven skärps mer frekvent kommer teknikutveckling stimuleras för nollutsläppsfordon i högre takt. Det leder till att produktionskostnaderna för industrin sjunker snabbare vilket även gynnar fordonskonsumenterna och ger ökade incitament till att köpa nollutsläppsfordon. Mer frekventa utsläppsmål skulle kunna kombineras med flexibla mekanismer såsom EU-kommissionens förslag om "banking of credits" för att uppnå klimatmålen på ett kostnadseffektivt sätt.

Undantag för små volymtillverkare, avsnitt 6.2.4

Naturvårdsverket tillstyrker EU-kommissionens förslag om att utsläppskraven ska gälla samtliga fordonstillverkare efter år 2030. Naturvårdsverket anser dock att undantaget för små volymtillverkare bör tas bort tidigare än 2030. Idag ställs lägre krav på att minska utsläppen för små volymtillverkare vid produktion av lyxbilar och sportfordon och det motverkar uppfyllandet av EU:s klimatmål. Även om det handlar om förhållandevis få fordon, sänder det ut skeva signaler till samhället om ett sådant undantag fortskrider.

Subventioner för låg- och nollutsläppsfordon, avsnitt 6.3

Naturvårdsverket tillstyrker förslaget om att ta bort subventioner, såsom statliga bidrag till inköp av nollutsläppsfordon, till år 2030. Myndigheten har tidigare pekat på behovet av att kontinuerligt utvärdera stödsystem som stimulerar teknisk utveckling och marknadsintroduktion.

Mekanism för förnybar och koldioxidsnål bränsleredovisning, avsnitt 6.4

Naturvårdsverket tillstyrker EU-kommissionens förslag om att inte införa en mekanism för förnybar och koldioxidsnål bränsleredovisning. Myndigheten instämmer i att det kan påverka kostnadseffektiviteten negativt, skapa extra administration och komplicera lagstiftningen.

Beslut om detta yttrande har fattats av ställföreträdande generaldirektören Kerstin Cederlöf efter föredragning av avdelningschefen Maria Ohlman.

Vid den slutliga handläggningen har i övrigt deltagit enhetschef Gunilla Sallhed, handläggarna Lena Nerkegård, Martin Boije och Jonas Ericson (*Anmälan om avvikande mening, se bilaga 1*)

Detta beslut har fattats digitalt och saknar därför namnunderskrifter.

För Naturvårdsverket

Kerstin Cederlöf

Maria Ohlman

Kopia till:

martin.larsson@regeringskansliet.se

Bilaga 1
NV-06017-21

Avvikande mening

Handläggaren Jonas Ericson på Klimatmålsenheten, med ansvar för rapportering av transporternas klimatpåverkan, är skiljaktig och anför:

Enligt min mening bör EU-kommissionens förslag avstyrkas i den delen om att fordon som drivs med biogas inte ska kunna säljas efter 2030. Klimatpåverkan från bilar som går på biogas kommer under lång tid framöver att vara lägre än såväl el- som vätgasbilar inom EU. Ett beslut om aviserad avveckling kommer relativt omgående att stoppa utveckling och produktion av nya biogasmodeller och fram till att beslutet träder i kraft kommer i stället bensin- och dieslbilar att vara de enda alternativen för de konsumenter vars behov inte kan uppfyllas med el- eller vätgasfordon. Detta leder till utsläpp av växthusgaser som kunde undvikas med ett annat beslut. Därför bör utfasningen av biogasbilar inte aviseras förrän el- och vätgasbilar närmar sig samma klimatprestanda som dessa.

Kommissionens förslag innebär att man endast tittar på den del av utsläppen som kommer från avgasröret och inte tar hänsyn till den totala klimateffekten av fordonet. Naturvårdsverkets förslag om tätare skärpning av kraven med denna mätmetod innebär en ännu snabbare utfasning av klimateffektiva bilar, med ytterligare ökade utsläpp av klimatgaser som följd.

Enligt min mening, finns det förvisso starka skäl att förorda mer frekventa utsläppsmål men då måste mätmetoden förbättras. Naturvårdsverket bör därför istället rekommendera regeringen att arbeta för att EU snarast inför en mätmetod som inkluderar den totala klimatpåverkan från alla fordon.