

Miljö- och energidepartementet

## Nya CO<sub>2</sub> -krav för lätta fordon

### Sammanfattning

EU kommissionen har lämnat förslag till ny EU förordning för CO<sub>2</sub>-krav efter 2020. Samtidigt upphävs de nuvarande EU förordningarna 443/2009 och 510/2011 för personbilar respektive lätta lastbilar. Nuvarande krav enligt de upphävda förordningarna införs i den nya förordningen.

Förslaget innebär en reduktion av koldioxidutsläppen från nya personbilar och lätta lastbilar med 15 procent från 2025 och 30 procent från 2030, jämfört med en tillverkares specifika krav för 2021.

Kommissionen föreslår att kravet ska vara en relativ reduktion, inget absolut värde, vilket inte ger samma tydlighet som det nuvarande absoluta CO<sub>2</sub> kravet från 2020 på 95 g/km och 147 g/km för personbilar respektive lätta lastbilar.

### Transportstyrelsens synpunkter

Nedanstående synpunkter har tagits fram i samråd med Trafikverket.

Kommissionens förslag kan jämföras med scenarier för att nå minst 70 procents minskning av utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter i Sverige till 2030 jämfört med 2010. Sådana scenarier har presenterats av Trafikverket, Miljömålsberedningen och utredningen för fossilfri fordonstrafik. De förutsätter då en minskning av utsläppen från nya personbilar i verklig trafik på 25 procent till 2025 och 50 procent till 2030 jämfört med 2021. Det antas då också att Sverige före 2021 kommer ha minst lika låg nivå på koldioxidutsläppen från nya bilar som EU har i snitt. Sverige är inte ensamt att ha långtgående ambitioner att minska utsläppen från trafik och personbilar. Flera länder och även städer i Europa har målsättning om att fasa ut konventionella fossilbränsle drivna bilar till i närtid.

För att Sverige och dessa länder och städer ska kunna nå sina mål innebär EU kommissionens förslag att de ambitiösa medlemsstaterna kommer att

behöva komplettera med kraftfulla nationella och lokala styrmedel. En sådan utveckling riskerar dessutom att skapa en inhomogen marknad. De nya kraven efter 2020 får då motsatt effekt jämfört med den som Kommissionen skriver om<sup>1</sup>.

Kommissionen hänvisar till proportionalitetsprincipen, att föreslagna reduktioner är tillräckliga för att nå EU:s mål (40 procents reduktion till 2030 jämfört med 1990). Det är här som problemet uppstår då Sverige och andra länder ser att det är nödvändigt att minska utsläppen av växthusgaser i snabbare takt än EU:s mål. Sverige har i somras antagit en klimatlag enligt vilken utsläppen från inrikes transporter ska minska med minst 70 procent till 2030 jämfört med 2010 och där Sverige som helhet inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till 2045.

Utvecklingen vad gäller elfordon och batterier går nu i en mycket snabbare takt än vad man trodde för några år sedan. Elfordon bedöms inom tio år inte bara vara billigare i ett livscykelkostnadsperspektiv utan även i inköp jämfört med konventionella bensin- och dieseldrivna fordon. Kommissionen konstaterar också att nuvarande kravnivåer uppnåddes mer kostnadseffektivt än vad man ursprungligen bedömde<sup>2</sup>. Det är snarare en regel än undantag att krav kan nås till en lägre kostnad än vad man först bedömer. Det är en risk att de föreslagna kravnivåerna inte kommer vara drivande för utvecklingen. Det är i motsats till de dagens kravnivåer (95 g/km till 2021) som har haft stor betydelse för effektiviseringen av den Europeiska fordonsflottan<sup>3</sup>.

Det är positivt att kommissionen med början från 2025 föreslår ett system med syfte att stimulera tillverkare att öka andelen nollemissionsfordon och lågemissionsfordon i sin fordonsflotta. Nuvarande system med super krediter, som har samma syfte, finns kvar enligt nuvarande regelverk till 2024. Superkrediter innebär att tillverkaren kan vikta de fordon som har lägre CO<sub>2</sub> emissioner än 50 g/km högre vid beräkning av fordonsflottans medelvärde för året.

Det kommer även behövas krav på CO<sub>2</sub> emissioner på tunga fordon och på sikt även för arbetsmaskiner för att nå de övergripande målen på reduktion av växthusgaser. Det är därför glädjande att Kommissionen skriver att de avser att presentera mål för tunga fordon under våren 2018<sup>4</sup>. Enligt Trafikverkets klimatstrategi finns det en potential för en reduktion av koldioxidutsläppen på åtminstone 30 procent för dessa kategorier av fordon/maskiner.

---

<sup>1</sup> COM(2017) 676 final, sidan 4 tredje stycket från slutet.

<sup>2</sup> COM(2017) 676 final, sidan 5 mitt på.

<sup>3</sup> COM(2017) 676 final, sidan 5, 65-85% av reduktionen.

<sup>4</sup> COM(2017) 676 final, sidan 3, tredje stycket.

Det är inte helt tydligt i förslaget, men vi tolkar artikel 1(3) som att kommissionen får i uppgift att presentera kompletterande åtgärder för ytterligare 10 g/km reduktion i ”integrated approach”. Nuvarande åtgärder är till exempel GSI och däcktrycksövervakning. Det är bra om kommissionen har i uppgift att föreslå nya åtgärder för de nya kraven från 2025.

Det är positivt att man föreslår flera åtgärder för att minska skillnaderna mellan deklarerade värden för CO<sub>2</sub> utsläpp, fordonets officiella värde, och verkliga utsläpp av CO<sub>2</sub>. Detta görs, dels genom att införa ett hållbarhetskrav för CO<sub>2</sub> i typgodkännande regelverket, EU förordning 715/2007. Dels införs ett uppdrag till kommissionen att övervaka skillnaden mellan deklarerade och verkliga utsläpp av CO<sub>2</sub>.

Förslaget innehåller ett ansvar för Kommissionen att 2024 rapportera till Rådet och Parlamentet om förordningens effektivitet och ge förslag på eventuella behov av revidering. I det nuvarande regelverket framgår tydligt att det ingick att föreslå nya kravnivåer bortom 2020. På motsvarande sätt borde även den nya förordningen innehålla motsvarande skrivning om att Kommissionen ska föreslå nya kravnivåer bortom 2030.

Kommissionen föreslår att nyttoparametern<sup>5</sup> även fortsättningsvis ska vara vikt. Med den skillnaden att parametern ska vara WLTP testvikt istället för vikt i körklart skick som i nuvarande regelverk. Vi har tidigare påtalat att vikt inte är den optimala parametern för detta ändamål. Det har diskuterats om avtryck (foot print) eller ingen parameter som alternativ. Det nationella bonus malus för fordonsskatt innehåller till exempel ingen nyttoparameter. För fordonsindustrin, speciellt de som tillverkar större fordon kan det vara en nackdel med en annan parameter än vikt. Vi anser att denna fråga behöver utredas mer.

---

Detta ärende har beslutats av ställföreträdande generaldirektör Ingrid Cherfils. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog väg och järnvägsdirektör Petra Wermström, utredare Per Öhlund och Linda Norberg, den senare föredragande.

Ingrid Cherfils

---

<sup>5</sup> CO<sub>2</sub> kravet ställer krav på en fordonstillverkarens medelförbrukning av de sålda fordonen per år. Medelförbrukningen beräknas som en linjär funktion av nyttoparametern.