

Datum
2021-09-14Dnr/Beteckning
TSG 2021-7306Ert datum
2021-07-15Er beteckning
M2021/01392

Kopia till

martin.larsson@regeringskansliet.se

Regeringskansliet
Miljödepartementet
m.remissvar@regeringskansliet.se

Remissvar - 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

Sammanfattning

Transportstyrelsen tillstyrker i huvudsak förslaget men önskar lämna ett antal synpunkter.

Transportstyrelsens synpunkter

Angående reduktionskrav 2030.

Förslaget ändrar reduktionskravet år 2030 för personbilar från 37,5 procent till 55 procent, och för lätta lastbilar från 31 procent till 50 procent. I båda fallen är referensen tillverkarens medelutsläpp från de fordon som säljs under 2021. Sverige har en högre ambition än EU när det gäller reduktion av klimatutsläpp. Sverige har ett riksdagsmål om nettonollutsläpp av växthusgaser senast 2045. EUs klimatlag har ett mål att reducera klimatutsläppen med 55 procent till 2030 jämfört med 1990. Den reduktion på 55 procent respektive 50 procent från 2030 som föreslås är enligt vår bedömning troligen inte tillräcklig. Sverige bör därför driva på för ett större reduktionskrav i förslaget.

Parametern CO2.

Förordningen handlar idag om utsläpp av CO2. I förlängningen med en ökad elektrifiering får CO2 utsläpp en mindre betydelse i fordonsflottan. Det är då mer relevant att reglera energiförbrukning från både fordon med förbränningsmotor, hybrider och elbilar. Det finns idag inget krav på att den elektriska drivlinan ska vara energieffektiv. Sverige bör driva på för att införa ett krav på energieffektivitet istället för reduktion av CO2. Förslaget bör åtminstone kompletteras och ge EU kommissionen i uppdrag att inom fyra år utreda energieffektivitet som ett alternativ till CO2.

Införandet av reduktionskravet.

Reduktionskravet införs för de fordon som säljs och registreras från 2030. Vilket betyder att tillverkaren under 2029 kan sälja fordon som klarar det tidigare reduktionskravet från 2025. Det finns en risk att omställningen av fordonsflottan inte är tillräckligt snabb för att klara de mål på reduktion av klimatutsläpp som EU och även Sverige satt upp för 2030. Det bör övervägas om en linjär reduktion från 2025 till 2030, eller att på annat sätt tidigarelägga reduktionskravet är mer lämpligt. Det skulle öka möjligheten att klara 2030 målen.

Delegerad akt.

I förslaget ges EU kommissionen mandat att anta delegerade akter för att justera formeln för beräkning av medelutsläpp av CO₂ för fordon som byggs i flera steg. Fordon som byggs i flera steg är sådana där flera tillverkare är involverade i produktion av det färdiga fordonet. Där den tillverkare som producerar grundfordonet/chassiet är den som har möjlighet att påverka CO₂ utsläppen. Efterföljande tillverkare gör en påbyggnad, till exempel ett flak, en kran eller en bodel (husbil). Samtidigt står det i förordet till förslaget att det är viktigt att inhämta synpunkter från alla berörda intressenter vid ändring av formeln. Vi anser därför att det är lämpligare att ändring av formeln görs med genomförandeakter istället. Sverige får då större möjlighet att påverka innehållet i akten.

Vi ser att det här kommer att kräva framtida resurser av Transportstyrelsen i form av stöd till regeringskansliet i den kommande förhandlingen av förslaget i EU. Detta innebär ökad omfattning av arbetet samt krav på resurser för Transportstyrelsens del.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Jonas Bjelfvenstam. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog enhetschef Pär Norling, utredare Per Öhlund samt utredare Therese Eriksson, den senare föredragande.

Jonas Bjelfvenstam
Generaldirektör