

Regeringskansliet
Miljödepartementet
103 33 Stockholm

Nya CO₂ -krav för personbilar och lätta nyttofordon

Sammanfattning

Transportstyrelsen är i grunden positiv till förslaget men anser att det finns skäl att se över delar av förslaget, enligt yttrande nedan.

Transportstyrelsens synpunkter

1. Översyn före slutet av 2014 av utsläppsmålen

Stora framsteg har gjorts hittills med att utveckla mer energieffektiva fordon och här har EU-förordning 443/2009 och 510/2011 haft stor betydelse. Det är positivt att förslaget fastställer CO₂ målet till 95 g/km för personbilar från och med år 2020. I förslaget framgår det att Artikel 13, c) punkt 5 ska ändras till:

”Senast den 31 december 2014 ska kommissionen ha gjort en översyn av de specifika utsläppsmålen, tillvägagångssätten och andra aspekter av denna förordning i syfte att fastställa målen för koldioxidutsläpp från nya personbilar för perioden efter 2020.”

Transportstyrelsen är positiv till detta och vill framhålla hur viktigt det är med mål för att den positiva utvecklingen ska fortsätta och för att fordonsindustrin behöver ledtid och långsiktig planering för att anpassa sig till kommande lagstiftning. Transportstyrelsen anser att ambitionen bör vara att genomföra översynen i god tid innan 31 december 2014 för att hinna med att sätta väl avvägda mål som fordonsindustrin kan rätta sig efter.

2. Superkrediter behövs även för åren 2016 till 2020

Superkrediter används för att ge incitament för att producera bilar med förhållandevis låga utsläpp av CO₂, i praktiken laddhybrider och elbilar. Nuvarande lagstiftning innebär att det sker en avtrappning av superkrediter

för att helt upphöra år 2016. Förslaget innebär att användningen av superkrediter återupptas 2020 till 2023, då med ett lägre gränsvärde, 35 g/km, än nuvarande 50 g/km.

Marknaden av elbilar och laddhybrider har inte utvecklats som tidigare förutspått varför Transportstyrelsen anser att det inte är motiverat att ta bort superkrediter för perioden 2016 till 2020. Beroende på utvecklingen av marknaden bör det nog övervägas vilken faktor (hur många gånger en elbil till exempel får räknas) som ska användas. Transportstyrelsen instämmer med att det behövs superkrediter även tiden efter 2020 men vill påpeka vikten av att analysera marknaden, och faktorer och gränsvärden, så att syftet med superkrediter bibehålls, det vill säga att ge rimliga incitament för tekniker som inte slagit igenom på marknaden.

3. Skärp målen för lätta nyttofordon

Målet för personbilar (95 gCO₂/km) får anses vara väl avvägt och innebär stora utmaningar för fordonsindustrin. När det gäller lätta nyttofordon har Sveriges påpekat, alltsedan förordning 510/2011 förhandlades, att målet från och med 2020 inte är tillräckligt ambitiöst. I förslagets konsekvensbedömning framgår att målet (147 g CO₂/km) bedöms som möjligt att uppnå till en lägre kostnad än vad som bedömts tidigare. Detta talar för att det är möjligt att skärpa målen så att utmaningen för industrin, när det gäller lätta nyttofordon, mer liknar den för personbilar.

4. Överväg annan nyttoparameter efter 2020

Det specifika koldioxidutsläppet för en personbil eller ett lätt nyttofordon beror av vikten i körklart skick (nyttoparametern). Inför kommande mål efter 2020 anser Transportstyrelsen att det bör utredas om det finns andra nyttoparametrar t.ex. lastkapacitet eller markyta (foot print) som är lämpligare att använda. Nuvarande nyttoparameter är samma för personbilar och lätta nyttofordon men det är inte en självklarhet. Personbilar och lätta nyttofordon skiljer sig i användningssätt vilket bör tas i beaktande.

5. Utred undantag för tillverkare med små volymer

Förslaget undantar tillverkare med volymer under 500 tillverkade fordon per år från CO₂-krav. Transportstyrelsen anser att kraven bör gälla alla fordon men om fordon från tillverkare av små volymer hade omfattats av regleringen hade vissa av dessa tillverkare sannolikt fått svårigheter att överleva. Det kan för vissa tillverkare med små volymer var motiverat med undantag från CO₂-krav. Transportstyrelsen anser att det bör göras en utredning och en konsekvensanalys som svarar på om undantag behövs och vilka tillverkningsvolymer per år som ska gälla.

Detta ärende har beslutats av chef för GD-stab, Jacob Gramenius. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog sektionschef Ingela Sundin och Lars Rapp (föredragande).

Jacob Gramenius
Chef för GD-stab