



Meddelande om en europeisk strategi för utsläppssnål rörlighet

2015/16:FPM126

Miljödepartementet

2016-09-07

Dokumentbeteckning

KOM(2016) 501

Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén. En europeisk strategi för utsläppssnål rörlighet.

Sammanfattning

Meddelandet är formulerat som en strategi och redogör i samlad form för de åtgärder och initiativ som kommissionen anser är nödvändiga för att uppnå utsläppssnål rörlighet i EU. Strategin fokuserar på 1) högre effektivitet i transportsystemen, 2) utsläppssnåla energialternativ för transporter och 3) fordon med låga eller inga utsläpp. Meddelandet åtföljs av en handlingsplan med åtgärder som kommissionen avser genomföra. För flera av initiativen saknas en konkret tidtabell.

Regeringen välkomnar strategin för utsläppssnål rörlighet och att kommissionen tar ett helhetsgrepp om de utmaningar som transportsektorn står inför. Regeringen välkomnar huvuddragen i meddelandet, men önskar större tydlighet i tidsplanen samt en mer öppen inställning till den roll biodrivmedel kan spela för att minska transportsektorns utsläpp. Regeringen välkomnar särskilt att kommissionen gör en tydlig koppling mellan utsläpp i transportsektorn och luftkvalitetsproblem.

1.1 Ärendets bakgrund

Den 20 juli 2016 presenterade kommissionen ett meddelande som innehåller en europeisk strategi för utsläppsnål rörlighet. Meddelandet presenterades tillsammans med kommissionens förslag på mål för de sektorer som inte omfattas av EU:s system för handel med utsläppsrätter för perioden 2021-2030 i ett förslag till ansvarfördelningsförordning (KOM (2016) 482) samt förslag till en förordning som inkluderar växthusgaser från markanvändning, förändrad markanvändning och skogsbruk (LULUCF) i EU:s ramverk för klimat och energi till 2030 (KOM (2016) 479). Transporter står för en mycket stor del av utsläppen under ansvarfördelningsförordningen. Meddelandet bygger vidare på kommissionens vitbok "Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde" som fastställdes 2011. Inom ramen för energiunionens arbetsprogram har kommissionen redan aviserat en översyn av ett antal lagstiftningsakter inom transportområdet. Denna strategi med handlingsplan är således även en vidareutveckling av energiunionens arbetsprogram.

1.2 Förslagets innehåll

Meddelandet utgår från den ambitionsnivå som presenterats av kommissionen i vitboken KOM (2011) 144: Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde, som anger att växthusgasutsläppen från transportsektorn år 2050 ska vara minst 60 % lägre än 1990. Målet utvecklas i detta meddelande som också anger att utsläppen ska vara stadigt på väg mot noll, samt att transportsektorns luftföroreningar som skadar människors hälsa måste minska kraftigt utan dröjsmål. Kommissionen vill med strategin öka takten i övergången mot minskade utsläpp i transportsektorn.

De områden som kommissionen fokuserar på är: 1) högre effektivitet i transportsystemen, 2) utsläppsnåla energialternativ för transporter och 3) fordon med låga eller inga utsläpp. Det kommer också genomföras åtgärder i andra, angränsande politikområden.

Högre effektivitet i transportsystemet

Kommissionen anser att EU:s regelverk måste förändras för att underlätta övergången till utsläppsnåla transporter, samt för att skapa förutsägbarhet för investerare. Alternativ energi kan skapa arbetstillfällen, samt möjligheter till innovation och minskat beroende av importerad olja.

Digital teknik kan göra transporter säkrare, effektivare och inkluderande. Tekniken måste därför integreras i hållbara transportlösningar. Kommissionen arbetar på ett ramverk för ett snabbt och samordnat införande av kooperativa intelligenta transportsystem i hela EU. Kommissionen

understryker särskilt att avståndsbaserade vägavgifter kan bidra till mer effektiva transporter, och vill utvidga möjligheterna att ta ut vägavgifter baserade på koldioxidutsläpp. Kommissionen vill också stimulera en övergång av transporter till trafikslag med lägre utsläpp, t.ex. inlandssjöfart, närsjöfart, och järnväg.

Utsläppsnåla energialternativ för transporter

Kommissionen anser att övergången från olja till utsläppsnåla alternativ energi måste accelerera, och EU skulle kunna leda utvecklingen när det gäller exempelvis avancerade biodrivmedel. Strategin berör olika incitament för ökad användning av alternativ energi och möjligheten att inrätta en kvot- eller reduktionsplikt nämns specifikt. Kommissionen anser att livsmedelsbaserade biodrivmedel bör fasas ut gradvis. Avancerade biodrivmedel kommer dock spela en viktig roll framöver, framför allt för luftfart, tunga lastbilar och bussar. Särskild infrastruktur (bland annat för el) behövs, här pekar kommissionen på direktivet om infrastruktur för alternativa bränslen samt möjligheter till finansiering via Europeiska fonden för strategiska investeringar (Efsi). Kommissionen arbetar med att förbättra möjligheterna till transport med elbilar.

Fordon med låga eller inga utsläpp

Kommissionen anser att övergången till utsläppsnåla och utsläppsfria fordon kräver ett brett spektrum av åtgärder. Utsläppsnåla och utsläppsfria fordon måste lanseras och utgöra betydande marknadsandelar till år 2030. Dagens fordonskontroll behöver också förbättras, bland annat för att återvinna konsumenters förtroende. Ett nytt harmoniserat och världsomfattande provningsförfarande (WLTP) ska göra provningen mer tillförlitlig. Kommissionen ska också undersöka möjligheterna att mäta faktiska utsläpp och verklig bränsleförbrukning. Utsläppen från konventionella förbränningsmotorer reduceras ytterligare efter 2020. Kommissionen avser föreslå nya utsläppsnormer för perioden efter 2020 för personbilar och lätta lastbilar. Vidare bör informationen till konsumenterna förbättras genom till exempel märkning av bilar och regler för offentlig upphandling. Kommissionen anser att medlemsstaters skatteinstrument är mycket effektiva men behöver ses över i linje med strategin, bl.a. i syfte att säkerställa positiva incitament för fordon med låga utsläpp och utsläppsnål energi för transporter. Kommissionen uppmärksammar att väl utformade regelverk för tjänstebilar har potential för att driva på användningen av fordon med låga eller inga utsläpp, då det rör sig om stora och snabbt omsatta bilparker. Kommissionen understryker också behovet av åtgärder för tunga lastbilar och bussar och ska analysera olika alternativ för hur normer kan utformas för dessa. Ambitionen är att minska dessa utsläpp långt före 2030.

Sektorsövergripande initiativ och åtgärder

Meddelandet redogör för ett antal sektorsövergripande initiativ och åtgärder som behövs för att stödja övergången. Inom ramen för arbetet med energiunionen arbetar kommissionen på ett förslag till utformning av elmarknaden för att bland annat möta en större efterfrågan på el till transporter. Forskning och innovation måste intensifieras, och fokusera på utsläppsnåla och utsläppsfria alternativ samt deras utbyggnad. Kommissionen prioriterar även avancerade biodrivmedel som en del i arbetet. EU:s investeringsinstrument kommer att stödja strategin och Investeringsplanen för Europa är av central betydelse för stödet till dessa politiska mål. Öronmärkta EU-medel finns dessutom tillgängliga. Kommissionen lyfter också städernas roll som kommer att vara avgörande.

På den internationella nivån måste ytterligare framsteg göras. Kommissionens konstaterar att EU arbetar för en överenskommelse om en global marknadsbaserad åtgärd för att minska utsläpp från internationellt flyg. EU arbetar också för att ett bindande avtal om övervakning och rapportering av växthusgasutsläpp från sjöfart nås och sedermera följs av ett globalt utsläppsminskningmål för sjöfarten.

1.3 Gällande svenska regler och förslagets effekt på dessa

Meddelandet innehåller inte några konkreta lagstiftningsförslag. När åtgärderna som förtecknas i handlingsplanen bifogad kommissionens meddelande genomförs blir effekterna på svenska regler sannolikt omfattande.

1.4 Budgetära konsekvenser / Konsekvensanalys

Meddelandet innehåller inte några konkreta lagstiftningsförslag. När åtgärderna som förtecknas i handlingsplanen som finns bifogad kommissionens meddelande genomförs så kommer det att genomföras konsekvensanalyser.

2 Ståndpunkter

2.1 Preliminär svensk ståndpunkt

Regeringen välkomnar att kommissionen tar ett helhetsgrepp om utsläppen i transportsektorn och den tydliga ambitionen om att driva på arbetet för minskade utsläpp. Regeringen välkomnar också att kommissionen tydligt kopplat utsläppen i transportsektorn till luftkvalitetsproblem och att kommissionen avser att åtgärda både klimat- och luftpåverkande utsläpp samlat. Minskade utsläpp från transportsektorn kommer att vara avgörande för att möta ambitionerna i Parisavtalet.

Regeringen konstaterar att kommissionens övergripande ambition om att minska utsläppen med 60 procent till 2050 presenterades redan 2011, och är i ljuset av Parisavtalet ett för lågt mål att ha som utgångspunkt. Regeringen hade därför velat se en högre ambitionsnivå som utgångspunkt för strategin. Kraftiga utsläppsminskningar inom transportsektorn kommer att spela en viktig roll i arbetet med att nå EU:s långsiktiga klimatmål.

Regeringen anser att energieffektivisering bör vara en bärande tanke för alla trafikslag. En effektiv fördelning av transporter, och överflyttning till transporter med låga utsläpp är nödvändig för att möta klimatutmaningen. Regeringen instämmer i kommissionens bedömning att avståndsbaserade vägavgifter kan vara ett effektivt verktyg och ett tydligt sätt för den tunga trafiken att bära sina samhällsekonomiska kostnader.

Regeringen anser att biodrivmedel kommer spela en viktig roll i att minska transportsektorns utsläpp och Europas beroende av fossila bränslen. Användningen av biodrivmedel måste öka. Regeringen är positiv till de satsningar som kommissionen vill göra på avancerade biodrivmedel, men anser det olyckligt att kommissionen tar ställning mot användningen av livsmedelsbaserade biodrivmedel. Regeringen anser att livsmedelsbaserade och avancerade biodrivmedel inte bör ställas mot varandra. Fokus för politikens utformning bör istället ligga på respektive biodrivmedels hållbarhet.

Regeringen delar kommissionens inställning att skatteinstrument är effektiva för att minska utsläppen från transportsektorn, men vill samtidigt betona att det är viktigt att medlemsstaternas befogenheter på det icke-harmoniserade skatteområdet respekteras.

Regeringen ser mycket positivt på att EU:s provningsförfaranden för fordonsutsläpp förbättras, det är av vikt att dessa utvecklas och förbättras. Regeringen välkomnar den aviserade skärpningen av utsläppsnormerna för lätta fordon för att driva på omställningen till fordon med låga eller inga utsläpp. Det är viktigt att kravnivån på de kommande normerna är på en sådan nivå att de innebär en betydlig minskning av utsläpp och anger en tydlig riktning mot fordon med låga eller inga utsläpp. Regeringen välkomnar särskilt att kommissionen nu har för avsikt att införa utsläppsnormer även för tunga fordon. Sverige har länge drivit denna fråga och regeringen anser att det är viktigt att sådana krav införs så snart som möjligt.

Regeringen delar kommissionens bedömning att det kommer krävas ett flertal sektorsövergripande åtgärder och välkomnar därför att frågor kring energiunionen, forskning och utveckling, kompetens och jobb, städernas roll samt finansiering behandlas i strategin.

Regeringen delar kommissionens åsikt att det är av stor vikt att skapa förutsägbarhet för investerare, och anser därför att en tydlig tidsplan för kommande åtgärder och initiativ är önskvärd.

2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter

Medlemsstaternas ståndpunkter är ännu inte kända.

2.3 Institutionernas ståndpunkter

Institutionernas ståndpunkter är ännu inte kända.

2.4 Remissinstansernas ståndpunkter

Meddelandet har inte remissbehandlats.

3 Förslagets förutsättningar

3.1 Rättslig grund och beslutsförfarande

Inte aktuellt då det rör sig om ett meddelande.

3.2 Subsidiaritets- och proportionalitetsprincipen

Inte aktuellt då det rör sig om ett meddelande.

4 Övrigt

4.1 Fortsatt behandling av ärendet

Kommissionen har bilagt en handlingsplan som redogör för befintlig EU-lagstiftning som ska ses över, kommande lagstiftning och andra, icke bindande initiativ. Tidsplanen är ännu ej känd för alla åtgärder i handlingsplanen. Någon behandling av meddelandet i rådet har inte aviserats.

4.2 Fackuttryck/termer