

2030-sekretariatet: Remissvar förslag om koldioxidnormer för tunga fordon Diarienummer: KN2023/02790

Om 2030-sekretariatet

2030-sekretariatets arbete fokuserar på att uppnå en fossiloberoende fordonsflotta till år 2030, i linje med det klimatmål om 70 procent minskad klimatpåverkan mellan år 2010 och 2030 som riksdagen antagit som en del av det klimatpolitiska ramverket, och som är grunden för denna remissvända. Vi är en löftesleverantör till våra beslutsfattare och förser dem med underlagen och förslagen som krävs för att nå målet, med åtgärder inom Bilen (fordon), Bränslet (drivmedel) och Beteendet. Vi har över 70 partners som representerar spetsutvecklingen inom dessa områden. Se www.2030sekretariatet.se.

Sammanfattning av 2030-sekretariatets synpunkter

2030-sekretariatet välkomnar EU-kommissionens förslag till skärpta CO₂ utsläppskrav för tunga fordon.¹ Det är utmärkt att fler fordonskategorier omfattas, att släp också hanteras. Men målen är för lågt ställda och fokuserar ensidigt på eldrift trots att den efterfrågade klimatnyttan också kan uppnås på andra sätt, exempelvis med hållbara bio- och elektrobränslen. Utan ett kompletterande fokus på ökad transporteffektivitet riskerar klimatnyttan dessutom att ätas upp av ökade lastbilstransporter, särskilt som en lastbil i snitt i EU används i nästan 20 år². Sedan EU:s förslag togs fram har också USA lanserat skärpta krav, på flera områden mer långtgående än detta, vilket innebär att EU:s fordonsindustri tappar konkurrenskraft i omställningen.

Fordonsindustrin är redo för mer långtgående krav: Scania introducerar 40-tons lastbilar med räckvidd på 560 km och breddar kommande år utbudet till att också omfatta specialfordon som sopbilar och lastbilar för gruvdrift. Volvo har redan börjat serieproducera eldrivna lastbilar med räckvidd på 500 km, och kommer inom några år med sina första bränslecellslastbilar, i samverkan med Daimler som också har tunga lastbilar med räckvidd på över 500 km. MAN introducerar sådana lastbilar år 2024, då Tesla lastbil också börjar säljas kommersiellt. Därtill finns specialtillverkare som svenska Einride och Volta, som fokuserar helt på eldrift.

Laddinfrastrukturen ska byggas ut till 2030 enligt AFIR-direktivet, och ledande tillverkare förekommer detta genom att investera i laddinfrastruktur. Bl.a. samverkar Scania, Volvo, Daimler, MAN och Renault Trucks för att installera 1 700 publika snabbladdare för lastbilar. Därtill finns initiativ såväl inom batteribyte som fordon för elväg.

¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32022R1362&from=EN> och https://climate.ec.europa.eu/system/files/2023-02/policy_transport_hdv_20230214_proposal_en_0.pdf

² https://www.averye.org/position-paper-the-revision-of-co2-standards-for-heavy-duty-vehicles/#_ftn1

På bussidan har utvecklingen gått snabbare: redan 2021 var 23% av alla nya stadsbussar i EU eldrivna, 100% i Nederländerna och 73% i Bulgarien. Daimler säljer enbart utsläppsfria stadsbussar från 2030, MAN enbart eldrivna, och EU:s Clean Vehicles Directive (CVD) slår fast att offentlig sektor ska upphandla rena bussar när de köper transporttjänster.

2030-sekretariatet har en rad förändringsförslag som Sverige bör driva som medlemsland i rådet, och som vi uppmanar EU-parlamentariker att driva i dialogen. Dessa presenteras *i kursivt* under respektive rubrik nedan.

- **Målår:** Alla nya stadsbussar ska vara utsläppsfria 2030. 2040 ska 90% av alla nya lastbilar och nya långfärdsbussar vara utsläppsfria, med delmål för 2030 (-45% CO₂), 2035 (-65%) och 2040 (-90%).

För stadsbussar bör målåret skärpas till 2027. För lastbilar och långfärdsbussar bör nivån 90% 2040 höjas till 100%, i linje med tio medlemsstaters åtagande om 100% utsläppsfria tunga fordon 2040³ och vad bl.a. Daimler⁴ och Scania⁵ redan åtagit sig. Tidigareläggandet underlättas av att bussar med hållbara och förnybara drivmedel kan nyttjas där elnätet inte är tillräckligt utbyggt eller stabilt för att säkerställa eldriven kollektivtrafik. Om skärpningen trots det inte införs, bör 100 % införas som ett nytt mål för år 2045. Definitionen av stadsbuss bör följa CVD (clean vehicle directive) som bör löpa ut och ersättas av detta direktiv.

- **Kontrollstationer:** Kommissionen ska år 2028 rapportera till EU-parlamentet hur omställningen går och, om så behövs, föreslå förändringar.

Kontrollstationen bör tidigareläggas ett år, till 2027, för att ev förändringar ska hinna få effekt till år 2030. Därtill bör kontrollstationer införas 2032 och 2037, dvs tre år före varje målår.

- **Utsläppsminskning:** Varje tillverkare ska minska CO₂-utsläppen från nya fordon med 15% till 2025 och 30% till 2030 jämfört med år 2019.

De kortsiktiga målen är för svaga och kommer att överträffas av många tillverkare med business as usual. De bör skärpas till 30% och 50%, med ett kompletterande mål på 50% för stadsbussar för år 2025.

- **Utsläppsberäkning:** EU:s Vehicle Energy Consumption Calculation Tool (VECTO) är grunden. Data från fordons verkliga förbrukning (OBFCM) kan användas för att säker-

³ <https://globaldrivetozero.org/mou-nations/>

⁴ <https://media.daimlertruck.com/marsMediaSite/de/instance/ko.xhtml?oid=44764260&filename=Daimler-Trucks--Buses-strebt-komplett-CO2-neutrale-Neufahrzeugflotte-bis-2039-in-wichtigsten-Regionen-an>

⁵ <https://www.scania.com/group/en/home/newsroom/press-releases/press-release-detail-page.html/4111961-scania-endorses-global-memorandum-of-understanding-for-zero-emission-vehicles>

ställa att gapet mellan certifierade och verkliga värden inte ökar över tid, ev med lagstiftningsförslag från kommissionen 2027.⁶ Alla värden utgår ifrån avgasröret, dvs fossila och förnybara drivmedel likställs.

Inriktningen behöver ändras från tailpipe-utsläpp till well-to-wheel, så att de mest hållbara biodrivmedlen och elektrobränslen också inkluderas, i linje med det nyligen reviderade beslutet på personbilssidan. Det innebär att tunga fordon på biogas och andra hållbara biodrivmedel också kan användas för måluppfyllelse, med alla hållbarhetskrav som ställs bl.a. i förnybartdirektivet RED. Det påskyndar också introduktionen av hållbara elektrobränslen, även om vi ser dess huvudsakliga användning inom sjöfarten och flyget.

- **Omfattning:** Förslaget omfattar de kategorier av lastbilar som står för huvuddelen av trafikarbetet och utsläppen; grupperna 4, 5, 9 och 10 av de totalt 18 kategorier som finns.

Samtliga fordonskategorier med VECTO-värden bör omfattas av utsläppskraven, exempelvis bör mellantunga lastbilar (7.4-16 ton) omfattas av samma krav som tunga lastbilar (över 16 ton). De kategorier som saknar VECTO-värden bör få krav på andel nollutsläppsfordon med målet 100% 2027 för stadsbussar, 2035 för små lastbilar (3.5 till 7.4 ton) och långfärdsbussar, samt 2040 för specialfordon såsom sopbilar.

- **Släp:** Släp har ingen egen förbrukning men bidrar till ekipagens samlade förbrukning bl.a. genom dess aerodynamiska utformning. De ska bidra till utsläppsminskningen med 7.5% respektive 15% till 2030 beroende på om släpet är integrerat eller fristående.

Utsläppsminskningar relaterade till släp är ny materia, och bör utvärderas tidigt. Det kan vara rimligare att, som ACEA föreslår, utgå ifrån om släpet används för regionala eller långväga transporter. Det bör också säkerställas att större och mer effektiva högkapacitetsfordon inte missgynnas av förordningsändringarna, inklusive att de längre och tyngre ekipage som används bl.a. i Sverige inte ska missgynnas.

- **Superkrediter:** ZEV (Zero-emission vehicles) får t.om. 2024 en multiplikator på 2, dvs deras utsläppsminskningar räknas dubbelt när tillverkarens samlade utsläppsnivå räknas fram. LEV (Low-emission vehicles) över 16 ton, med CO₂-utsläpp på under 50% av 2019 års genomsnitt för respektive fordonstyp får en multiplikator på 1-2 beroende på utsläpp. Max 3% av utsläppsmålet får nås med superkrediterna, som efter år 2025 ersätts med ett benchmark-baserat creditsystem med 2% som benchmark. Tillverkare kan minska sina snittutsläpp med en procent för varje procent utsläppsfria fordon de säljer över 2%, varav minst 0.75 procentenheter måste vara fordon som om-

⁶ https://climate.ec.europa.eu/system/files/2019-09/hdv_co2_standards_en.pdf

fattas av CO₂-kraven och ett tak på 1.5% för nollutsläppsfordon som inte ingår i kraven.

Tillåtna minskningar för ZEV kan med fördel höjas och eventuellt förlängas för att påskynda omställningen, men golvet för när de får användas behöver höjas – bara andelar över 10% bör omfattas. Superkrediter ska utgå från faktisk klimatpåverkan, dvs också t.ex. biogas omfattas givet att klimatnyttan well-to-wheel är tillräcklig. Särskilda superkrediter bör införas för tillverkare som medverkar i lansering av elvägar. LEV bör inte ge superkrediter eftersom klimatnyttan är för begränsad.

- **Spara och låna.** För att hantera långa produktionscykler kan tillverkare få spara utsläppsminskningar över lagkraven, vilket belönar de som agerar tidigt. För de som tvärtom behöver mer tid på sig att lansera nollutsläppsfordon, går det att låna utsläppsminskningar som då ska ske i framtiden – med dryga böter om så inte sker. Detta är uppdelat i två perioder, till 2025 och 2025-2040.

Möjligheten att skjuta utsläppsminskningar på framtiden bör begränsas, eller ske "med ränta" – de utsläppsminskningar som inte sker nu måste motsvaras av större utsläppsminskningar framgent med en uppskrivning på t.ex. 10% per år.

- **Flytt av utsläppsminskningar.** Tillverkare kan balansera utsläppskrav mellan olika fordonstyper som de tillverkar, och t.ex. minska utsläppen mer på bussidan men mindre för lastbilarna. Tillverkare som är ekonomiskt sammankopplade kan flytta utsläppsminskningar mellan sig, upp till 5%.

Vi föredrar ett fullt utvecklat handelssystem, där de som överpresterar kan sälja detta till andra aktörer – en sådan möjlighet har t.ex. i USA varit viktig för att biltillverkares omställning kunnat påskyndas och ske mer kostnadseffektivt än om varje tillverkare för sig måste nå målen. Därtill innebär kommissionens förslag att mindre tillverkare missgynnas jämfört med de som ingår i stora koncerner.

- **Säljbara ZEV-krediter.** Tillverkare av nollutsläppsfordon kan sälja obegränsat med krediter från dessa till andra tillverkare.

Möjligheten är positiv t.ex. för start-ups som fokuserar helt på utsläppsfria lastbilar, men den innebär också att dessa fordon då i praktiken inte blir utsläppsfria eftersom de möjliggör för andra tillverkare att sälja fler fossildrivna lastbilar. Möjligheten bör därför gälla maximalt fram till år 2030. Vid kontrollstation bör bedömas om upplägget försvårar definitionen av nollutsläppsfordon, och om det då berättigar till förändringar.

- **Volymbegränsning för tillverkare.** De som tillverkar färre än 100 fordon per år omfattas inte.

Undantaget saknar praktisk betydelse så länge det inte utnyttjas av större tillverkare som t.ex. registrerar flera olika varumärken för att slippa undan utsläppskrav. Att så inte sker bör granskas i kontrollstationerna.

- **Böter:** Tillverkare som inte uppnår målen bötfälls med 4 250 euro per gCO₂/tkm år 2025 och 6 800 euro per gCO₂/tkm år 2030.

I kontrollstationerna bör bötesbeloppen utvärderas och eventuellt revideras. Kompletterande nivåer för 2035 och 2040 bör införas redan nu.

- **Omfattning aktörer:** Kommissionens förslag avser enbart tillverkarna av nya lastbilar och bussar, dvs inte t.ex. importörer, återförsäljare, åkerier etc. Befintliga fordon omfattas inte heller.

På samma sätt som Clean Vehicle Directive slår fast att offentliga upphandlare ska kräva en stegvist höjd andel nollutsläppsfordon, bör klimatkrav ställas på större åkerier. Tillverkare bör också, inom ramen för hur de kan balansera utsläppsminskningar, kunna tillgodoräkna sig förbättringar av befintliga fordon – efterhandskonvertering till t.ex. biogas eller eldrift, eller förändringar av befintliga släp för att förbättra aerodynamiken.

- **Nationell tillämpning**

Kommissionen ger inga förslag på hur medlemsstater kan använda direktivet – kraven avser inte egentligen medlemsländer utan fordonstillverkare.

EU:s reviderade utsläppskrav bör vara en central del i den vägskatt för tunga transporter som Sverige snarast bör införa. Också trängselskatter/vägtullar bör ta hänsyn till de tunga fordonens klimatpåverkan. Ett bonus malus-system för bussar och lastbilar kan införas för de fordonskategorier som får officiella utsläppsvärden, och Sverige kan – som bl.a. Naturvårdsverket föreslår – välja att sätta tidigare målår för utsläppsfria fordon än EU:s gemensamma.⁷

I angränsande frågor bör Sverige skyndsamt höja gränsen för lätt lastbil till 4.25 ton och begränsa möjligheten att framföra lastbilar som A-traktorer, enligt 2030-sekretariatets tidigare framförda förslag.⁸

För 2030-sekretariatet den 12 maj 2023

Mattias Goldmann

⁷ <https://www.naturvardsverket.se/4974df/contentassets/4c414b0778e9409fb2836fc4d3dc6259/underlag-till-regeringens-kommande-klimathandlingsplan-och-klimatredovisning-2023-04-13.pdf>

⁸ http://www.2030sekretariatet.se/wp-content/uploads/2022/04/2030-sekretariatets-remissvar-Bkorkort-for-elfordon-I2021_02956.pdf resp <http://www.2030sekretariatet.se/wp-content/uploads/2023/02/2030-sekretariatet-remissvar-Transportstyrelsens-promemoria-Uppdrag-att-utreda-regler-fo%CC%88r-A-traktorer-230124.pdf>