

DNR M2021/01183 Remissvar till miljödepartementet från Scania CV AB gällande Utfasningsutredningen (SOU 2021:48)

Positivt för klimatet och svensk industri med att fasa ut fossila bränslen till 2040

Scanias utgångspunkter

Scania tackar miljödepartementet för möjligheten att svara på remissen.

Scanias målsättning är att leda skiftet mot ett hållbart transportsystem på ett sätt som är affärsmässigt lönsamt och samtidigt bättre för miljön och samhället i stort.

Den senaste vetenskapliga rapporten från FN:s klimatpanel visar att en snabb omställning till fossilfrihet krävs för att världen ska klara 1,5 gradersmålet.

Att Sverige visar handlingskraft på klimatområdet är en styrka inför FN:s globala klimatmöte i Glasgow i november, COP 26 och även i arbetet med EU:s 55-procentpaket.

Elektrifierade tunga lastbilar och bussar tillverkade i Sverige har en viktig roll i klimatomställningen även i EU och globalt. Precis som export av fossilfritt stål och järn, batterier och träbyggande. En väl utbyggd laddinfrastruktur och rätt förutsättningar för produktion, forskning och utveckling av elektrifierade tunga fordon främjar denna utveckling.

För Scania är hållbara biodrivmedel tillsammans med elektrifiering vägen framåt för att uppnå fossilfria tunga transporter. Till det kommer ökad energieffektivitet då fortsatta effektiviseringar av både fordon och transportflöden är viktiga.

Scania har antagit vetenskapligt baserade klimatmål om att minska koldioxidutsläppen med 50 procent till 2025 jämfört med 2015 för vår egen verksamhet och utsläppen från våra produkter med 20 procent under samma period. Detta mål är godkänt av Science Based Target Initiative, SBTi. Scania är fast beslutet till att bidra till Parisavtalets mål.

Alla Scanias lastbilar och bussar i Europa från 2010 och framåt som är avsedda för traditionell diesel kan också köras på HVO100. Scania erbjuder även fordon som utöver traditionell diesel och HVO 100 också kan köras på biodiesel RME, fordon som enbart körs på etanol ED 95 samt fordon som är avsedda för komprimerad eller flytande biogas.

Samtidigt börjar nu Scantias elektrifierade tunga lastbilar tillverkas. Räckvidden är 25 mil. De är främst avsedda för transporter i och runt städer. Laddhybridlastbilarna som finns på marknaden är också anpassade för HVO 100.

Inom tre till fyra år introduceras elektrifierade lastbilar som även klarar fjärrtransporter på längre sträckor som Stockholm-Malmö där det räcker att föraren tilläggsaddar i samband med sin lagstadgade rast efter 4,5 timmars körning.

Vi ser en stor potential i elektrifieringen och bedömer att 2030 kommer hälften av vår lastbilsförsäljning bestå av elektrifierade lastbilar förutsatt att en väl utbyggd, tillförlitlig och effektstark laddinfrastruktur finns tillgänglig för våra kunder.

Scania arbetar nu tillsammans med vårt ägarbolag Traton ihop med de två andra lastbilskoncernerna Volvo Group och Daimler med gemensamt laddnätverk i för tunga elektrifierade lastbilar i Europa.

Vi kommer genom ett samriskbolag som etableras nästa år investera motsvarande fem miljarder kronor i 1700 laddpunkter ute i Europa.

Laddnätverket kommer att finnas längs de stora Europavägarna och vid stora godsterminaler, främst ha fokus på fjärrtransporter och vara öppet för alla tunga lastbilar, även de som inte kommer från de tre koncernerna.

Vi kommer på sikt kunna ta med fler partners och självklart kan offentlig delfinansiering av laddstationerna få utvecklingen att gå fortare och ge möjlighet att bygga fler laddstationer.

Trots en positiv utveckling för elektrifiering ser Scania stora behov av en ökad användning av hållbara biodrivmedel. Det handlar både om att ställa om den befintliga flottan av lastbilar till helt fossilfria transporter men även om att säkra biodrivmedel till de transportupplägg som även på lång sikt är svåra att elektrifiera.

Synpunkter på de delar av utredningens förslag som berör Scania

1. Utfasningsår

Scantias synpunkter

Scania stödjer en utfasning av fossila drivmedel i inrikes transporter till 2040 och betonar att både elektrifiering och långsiktigt hållbara förnybara drivmedel behövs för att nå målet.

Scania vill även understryka vikten av kontrollstationer längs vägen mot målet som utredningen föreslår. Det säkerställer att alla aktörer i transportsystemet kan ställa om i rätt takt och på ett sätt som är förutsägbart.

2. Styrmedel för att säkerställa en utfasning av fossila drivmedel

Synpunkter från Scania

Scania delar bedömningen att ekonomiska styrmedel och prissättning av koldioxid är av högsta vikt för omställningen. Det måste säkerställas att dessa styrmedel är utformade på ett sätt som fungerar praktiskt och affärsmässigt för våra kunder och att de har en förutsägbarhet på ett visst antal år.

Scania delar helt utredningens bedömning att det finns en stor fördel att harmonisera styrmedel på EU-nivå. Här spelar förslagen i EU:s 55-procentpaket en stor roll. Det handlar främst om revideringen om energiskattedirektivet och införandet av vägtransporterna i EU:s utsläppshandel ETS. AFIR-regelverket tas även upp senare i detta remissvar under laddinfrastruktur, Scania anser att krav på tankstationer för komprimerad biogas bör vara en del av AFIR-regelverket utöver flytande gas och laddstationer.

Scania anser att det är positivt att utvidga EU ETS till transportsektorn men är något frågande till hur ett nationellt utsläppshandelssystem i Sverige som utredningen föreslår är tänkt att fungera ihop med ett kommande EU ETS.

Reduktionsplikten i Sverige ser Scania som ett viktigt verktyg för att stegvis fasa ut fossil diesel. Samtidigt är höginblandade biodrivmedel som HVO 100 och biodiesel RME ytterst viktiga för omställningen här och nu. Scania ser det som angeläget att flytande höginbladade biodrivmedel får skattebefrielse till och med 2030 precis som biogasen i Sverige har fått av EU-kommissionen. Dagens skattebefrielse enbart till och med 2022 skapar en stor osäkerhet för våra kunder.

Scanias bedömning är att dagens system för reduktionsplikt i Sverige fungerar väl. Att ändra dagens reduktionsplikt alltför mycket kan skapa osäkerhet och riskera fördröja den stegvisa och positiva omställning som nu sker på bränslesidan.

3. Styrmedel för långsiktigt hållbara förnybara drivmedel

Synpunkter från Scania

Avancerade biodrivmedel och har en viktig roll för att öka andelen biodrivmedel. Scania delar även utredningens bedömning att biogasen har en viktig roll i omställningen. Scania vill även framhålla att biogasen även har klara samhällsnyttor för en hållbar cirkulär ekonomi.

Det finns flera bra förslag i det statliga biogasutredningen (Mer biogas! För ett hållbart Sverige SOU 2019:63) som ännu inte är genomförda av regeringen.

Scania ser precis som utredningen revideringen av förnybart direktivet inom EU:s 55 procentspaket som central för att främja omställningen inom EU

I förslaget till reviderat energiskattedirektiv i EU är biogasen förmånligt klassad skattemässigt, detta ser Scania mycket positivt på. Det är viktigt att Sverige driver på för att främja både biogasen och flytande biodrivmedel i förhandlingarna kring energiskattedirektivet och andra närliggande lagstiftningar i 55-procentspaketet.

Scania delar bedömningen att investeringar i produktion av långsiktigt hållbara drivmedel är angelägen för transportsektorn även på längre sikt. Precis som utredningen belyser har långsiktigt hållbara biodrivmedel en viktig roll i de delar av vägtransporterna som är svårast att elektrifiera och även inom flyget och sjöfarten.

När det gäller elektrobränslen är deras roll för vägtransportsektorn något oklar, när eventuell storskalig produktionskapacitet för elektrobränslen skulle kunna vara på plats kan samtidigt elektrifieringen av vägtransportsektorn vara omfattande.

Scania vill även framhålla att långsiktigt hållbara biodrivmedel producerade i Sverige eller i våra grannländer kan ha en stor betydelse att minska sårbarheten för både samhällsviktig kollektivtrafik med buss och samhällsviktiga godstransporter med lastbil. Detta perspektiv blir allt viktigare i en osäker omvärld, Scania anser att utredningen hade kunnat belysa detta i större omfattning.

4. Styrmedel för ett mer transporteffektivt samhälle

Synpunkter från Scania

Scania ser stora fördelar med ett mer transporteffektivt samhället. Det finns flera tillgängliga teknologier redan i dag som möjliggör ökad transporteffektivitet.

Scania vill särskilt lyfta fram effektivitetsvinsterna som högkapacitetsfordon innebär. I Sverige används redan i dag tunga lastbilar med upp till 25,25 meters total längd och upp till 74 tons totalvikt. Fordon med upp till 74 tons totalvikt kan i dag bara användas på delar av vägnätet. Samtidigt dröjer införandet av lastbilar med upp till 34,5 meters total längd trots att detta redan har utretts av Trafikverket genom ett regeringsuppdrag 2018 som även remitterats av infrastrukturdepartementet.

Scania ser det som angeläget att kommande nationell plan för transportsystemet 2022-2033 innehåller tillräckliga resurser för åtgärder som möjliggör utökad trafik på det svenska vägnätet med både tyngre och längre lastbilar.

Automatisering och digitalisering kan innebära stora effektivitetsvinster i transportsystemet med både effektiva transportflöden med högre produktivitet och lägre koldioxidutsläpp.

På detta område är det viktigt att fordonsindustrin och myndigheter kan samverka på bästa sätt för att prova system för självkörande fordon som syftar till ökad transporteffektivitet

5. Styrmedel för laddinfrastruktur

Scanias synpunkter

Scania delar utredningens bedömning att AFIR-regelverket i EU har stor betydelse. Ett förslag på reviderat regelverk har presenterats av EU-kommissionen i 55-procentspaktet. Scania anser dock att för mesta möjliga nytta måste laddeffekten för laddare för tunga lastbilar vara på 800 Kw-1000 Kw, inte 350 Kw som föreslås i förslaget till nytt AFIR-regelverk.

Scania anser att utbyggnaden av laddinfrastruktur och åkeriernas användningsmönster för tunga lastbilar måste matchas mycket noga.

Det behövs en snabb utbyggnad av laddinfrastrukturen för att både få ut eldrivna lastbilar på marknaden och samtidigt behålla fjärrtransporternas effektivitet.

Uppstår köer vid laddstationer eller att laddstationerna brister i driftsäkerhet uppstår kostsamma tidsförluster. En lastbil med förbränningsmotor behöver tankas med bränsle vid betydligt färre tillfällen och tankningen sker också snabbare än laddning.

Scania noterar tyvärr att stöd till laddinfrastruktur i Sverige som utlovades i budgetpropositionen för 2021 dröjer, även om ett förslag på stödförordning skickats på remiss under sommaren.

Det är tydligt att Tyskland har en ledande roll i EU i stöd för laddinfrastruktur för tunga fordon. Ett stödsystem startar nu i september 2021 där upp till 80 procent av kostnaden för laddinfrastrukturen kan få offentligt stöd.

Scania ser likt utredningen ett behov av att alla de statliga myndigheter, Svenska kraftnät och övriga elnätsoperatörer som arbetar med elektrifiering av transportsektorn samverkar på bästa sätt. Scania ser att den pågående elektrifieringskommissionen har en viktig uppgift att föreslå modeller för myndighetssamverkan på elektrifieringsområdet.

Scania ser elvägar som ett viktigt komplement till mer traditionell laddinfrastruktur vid rastplatser och godsterminaler. De innebär tidsvinster för våra kunder och även ett minskat tryck på laddinfrastruktur vid rastplatser och terminaler. I Tyskland finns redan tre elvägar och i Sverige planeras en elvägspilot mellan Örebro och Hallsberg först vid årsskiftet 2025-2026. Återigen är det tydligt att Tyskland genomför större satsningar på elektrifiering med korta ledtider.

Nya utredningar på elektrifieringsområdet som denna utredning föreslår kan möjligen vara motiverade. Det viktigaste är dock att den pågående elektrifieringskommissionen och den kommande elektrifieringsstrategin lägger en stark grund för en solid och snabb elektrifiering av den svenska transportsektorn.

6. Eltillförsel- och elnätsfrågor

Scania delar utredningens bedömning att planering för laddinfrastruktur behöver utvecklas till att bli en integrerad del i den kommunala bebyggelse- och infrastrukturplaneringen och i arbetet för en ökad transporteffektivitet i samhället.

Scania vill även lyfta fram vikten av att behoven för tunga fordons laddning tas med i de kommande nätutvecklingsplanerna och utbyggnaden av elnät.

Sannolikt är möjligheterna begränsade att koordinera utbyggnad av traditionell vägtransportinfrastruktur med nätutvecklingsplanerna redan i den kommande nationella infrastrukturplanen för 2022 till 2033 men detta måste ha hög prioritet till nästa nationella plan som ska presenteras 2026. På samma sätt som Trafikverket planerar för elektrifiering av järnvägen måste nu planering för elektrifiering av vägtransporterna vägas in i arbetet med nationella infrastrukturplaner.

Dessutom behöver det finnas god tillgång till förnybar el även för vägtransporternas elanvändning.

Elektrifieringen av vägtransporterna måste också inkluderas i nästa översyn av regelverket för transeuropeiska Energinät, TEN-E i EU precis som att den kommande revideringen av transeuropeiska transportnät, TEN-T behöver koordineras med AFIR-regelverket.

7. Styrmedel för tunga fordon

Synpunkter från Scania

CO2 standards i EU

Elektrifiering kommer att ha en helt avgörande roll i omställningen. Därför är en snabb utbyggnad av laddinfrastrukturen i stor omfattning och även med hög effekt (800-1000 kW) avgörande om målet med fossilfria tunga fordon ska nås. Det behövs ett starkt incitamentssystem som underlättar ett införande av de mest energieffektiva fordonen och övergång till nollutsläppsfordon även i de segment som är svårare att elektrifiera.

Scania ser också ett fortsatt stort behov av hållbara biodrivmedel och högeffektiva konventionella drivlinor. Det är för tidigt att tala om "nollutsläpp ur avgasröret" för alla tunga fordon i EU 2040.

Scania ser fram emot en god dialog med regeringen inför revideringen av CO2-standarderna i EU för tunga fordon. I stället för att enbart trycka på ett slutdatum för "nollutsläpp ur avgasröret" kan Sverige ta ledningen i EU-förhandlingarna för en offensiv strategi för fossilfria tunga transporter som samtidigt kan anpassas efter hur övriga regleringar och styrmedel utvecklas i EU.

Revisionen av CO2 standarder för tunga fordon måste ses i en helhet där stora delar av 55-procentpaketet är viktiga.

AFIR-regelverket är centralt för en stor utbyggnad av effektstark laddinfrastruktur. Hållbara biobränslen och utfasning av fossila bränslen måste även främjas på bästa sätt i förnybartdirektivet, energiskattedirektivet och införandet av vägtransporter i EU ETS.

Utvecklingen bestäms till stor del av hur slutresultat blir för 55-procentpaketet och hur prissättningen av koldioxid kommer att se ut.

Kort om utredningen om ett miljöstyrenade system för godstransporter på väg

Scania ser även fördelar med avståndsbaserat styrmedel för tunga lastbilstransporter för både svenska och utlandsregistrerade lastbilar i Sverige som främjar omställningen till energieffektiva och rena fordon. Detta är ett system Tyskland tillämpat i femton år med den så kallade MAUT-avgiften. Scania ser det som viktigt att

införandet av ett sådant system i Sverige genomförs på ett sätt som har legitimitet hos svenska åkerier.

Nu pågår utredningen om ett miljöstyrande system på godstransporter på väg och ett slutbetänkande ska redovisas senast den 31 mars 2022. Frågan har utretts i flera olika omgångar nu. Scania hoppas att politiken denna gång förmår att ta frågan vidare och utforma ett styrmedel som fungerar både för att minska klimat-och miljöpåverkan från den tunga lastbilstrafiken och samtidigt främja flottförnyelse och åkeribranschs konkurrenskraft.

På lite längre sikt behövs en större översyn av beskattningen av hela transportsektorn, något som också tas upp av utredningen.

Eurovignette

Den pågående revideringen av Eurovignettedirektivet i EU som möjliggör en CO2 differentiering av vägavgifter och tullar har stor betydelse för främjande av både konventionella energieffektiva lastbilar och elektrifierade lastbilar.

Miljölastbilspremien

Scania ser även miljölastbilspremien som fortsatt viktig under en längre tid för att främja uttrullningen av både elektrifierade lastbilar och lastbilar som drivs med biogas. I Tysklands finns nu en omfattande premie för ellastbilar som täcker upp till 80 procent av merkostnaden för en ellastbil jämfört med en konventionell diesellastbil.

Ett liknande upplägg i Sverige tillsammans med en snabb utbyggnad av laddinfrastrukturen skulle innebära stora fördelar för elektrifieringen av den tunga lastbilstrafiken.

Upphandling av transporter

Scania delar utredningens slutsatser om att offentlig upphandling av godstransporter på väg har stor betydelse för transportsektorns omställning. Här är upphandlingen av busstrafik i Sverige en stor förebild. I dag är den upphandlade kollektivtrafiken med buss närmare 90 procent fossilfri i Sverige, detta är en stor framgång.

Minst lika viktig är näringslivets upphandling av transporter. Stora transportköpare har en avgörande påverkan på utvecklingen. I regel har åkeribranschen svårt att ställa om på egen hand om inte transportköparna efterfrågar fossilfria lösningar och även kompenserar åkerierna för merkostnader som behövs för exempelvis nya fordon, höginblandade biodrivmedel eller laddinfrastruktur.

8. Övrigt

Kort om vätgas

Scania provar i dag vätgasdrivna fordon hos avfalls-och återvinningsbolaget Renova i Göteborg samt hos livsmedelsdistributören Asko i Norge.

För att vätgasdrivna fordon ska innebära en klimatfördel måste de drivas av förnybar energi. Deras totalverkningsgrad är lägre jämfört med rena elfordon. Fordonen är även mer komplext uppbyggda, kräver mer underhåll och har därmed högre driftskostnader. Generellt åtgår tre gånger så mycket energi för framdrivning som det gör med batterielektriska fordon.

Scania bedömer dock att vätgasfordon kan spela en begränsad roll i vissa bestämda transportflöden som är svåra att elektrifiera.

Vätgasen har dock stora fördelar som energibärare inom industri och andra tunga transportslag som flyg och sjöfart (i ren form eller i form av elektrobränsle).

Särskilt om EU:s 55-procentspaketet

Utfasningsutredningen var klar en dryg månad innan EU-kommissionen släppte 55-procentpaketet. Det gör att vissa resonemang och förslag i utredningen på ett sätt blir något inaktuella och måste uppdateras efter 55-procentpaketet.

Scania vill framhålla att de olika förslagen i 55-procentpaketetsom berör transportsektorn måste ses som en helhet. Det handlar om revideringen om direktivet för förnybar energi, AFIR/AFID-regelverket, revideringen av energiskattedirektivet och införandet av vägtransporter i EU:s utsläppshandelsystem.

Södertälje 210906

Henrik Gustafsson
Manager Public Affairs, Transport Policy and Trade
henrik.gustafsson@scania.com
+46 70 086 58 99