

KN2023/02790

kn.remissvar@regeringskansliet.se
erik.kiesow@regeringskansliet.se

Einrides remissvar av förslag om koldioxidnormer för tunga fordon

Einride är ett svenskt techbolag grundat år 2016. Einride utvecklar teknik och tjänster för automatiserade och hållbara transporter. Einride erbjuder en plattform för planering, optimering och uppföljning av eldrivna tunga transporter. Sedan starten har Einride rönt internationell uppmärksamhet framför allt för vår egenutvecklade självkörande och elektriska tunga lastbil som också var den första i världen som fick tillstånd att köra på allmän väg. Utöver det har Einride idag den största flottan av tunga elektrifierade lastbilar på flera marknader och finns idag i flera EU-länder samt USA där vi också bygger ut laddstationer för tunga fordon. Vi har tillsammans med kunder opererat tunga elektriska fordon sedan 2019 och har både lång erfarenhet likväl som mycket data om hur elektriska fordon opereras.

Sammanfattning

Einride tackar för möjligheten att lämna våra synpunkter på Europakommissionens förslag om koldioxidnormer för tunga fordon. Einride har sedan flera år opererat en flotta av elektriska, tunga fordon inledningsvis i Sverige men numera också på flera andra marknader i Europa och i USA. Detta gör att vi har lång erfarenhet av vad som krävs för att operera större flottor av elektriska fordon och vi ser också möjligheterna med detta. Vi ser att det inte bara är möjligt att elektrifiera men stora delar av de tunga transporterna redan idag utan att det också är lönsamt att göra så¹. PwC, har i en global studie, visat att elektriska tunga lastbilar kommer att vara mer lönsamma än diesel redan år 2025 i de flesta användarfall samt att de tunga elektriska lastbilarna redan år 2030 är 26-34 % billigare² så ser Einride inga anledningar att inte anta ambitiösa utfasningsregler av tunga diesel lastbilar. Även i Sverige har studier nyligen visat på samma resultat³.

Einride välkomnar att EU-kommissionen slutligen kommit med sitt förslag. Det är dock med

¹ <https://www.einride.tech/insights/future-proofing-operations-with-intelligent-electric-trucks>

²

<https://www.strategyand.pwc.com/de/en/industries/transport/the-dawn-of-electrified-trucking/strategyand-the-dawn-of-electrified-trucking.pdf>

³ <https://www.chalmers.se/en/current/news/e2-heavy-electric-trucks-cheaper-than-diesel-goods-trucks/>

besvikelse vi ser att förslaget är oroande svagt. Samtidigt som EU har antagit ambitiöst klimatpaket att EU ska nå sina egna högt uppsatta klimatmål. Vägsektorn i EU står för en femtedel av EU:s utsläpp av växthusgaser och vägtransporterna måste ta ett större ansvar. EU kommissionen uppger själva att tunga vägtransporter förväntas öka med 44 % till 2050. Samtidigt som vi ser att det redan nu är lönsamt ser vi ingen anledning för EU att inte ha ambitiösa mål.

Därför föreslår Einride, baserat på sin långa erfarenhet av elektrifiering, följande mål:

- 2030: 65 % minskning
- 2035: 100 %

Utan en absolut deadline för diesellastbilar, som i det nuvarande förslaget, skulle diesellastbilar fortfarande köra på europeiska gator år 2050 vilket inte ger EU någon chans att uppnå sitt eget mål genom "Fit for 55" om klimatneutralitet just år 2050 och inte heller delmålet om 55 % reduktion år 2030. Här har EU-kommissionen varit betydligt mer ambitiösa för bilar som har ett förbud mot försäljningar av nya diesel- och bensinbilar. Einride är övertygade om samma ambitiösa regler ska gälla för tunga lastbilar. Einride befarar också att den brist på tunga lastbilar på marknaden som är faktum idag inte kommer att förbättras om inte tydliga och ambitiösa regler antas redan nu. USA går nu före med ambitiösa regler med 30 % försäljningsmål för nya HDV med noll avgasutsläpp för 2030 och 100 % för 2040 och EU tappar sitt ledarskap inom detta område.

Einride vill också lyfta fram att EU bör uppdatera sina regler för att återspegla de mer ambitiösa utsläppsmålen och säkerställa att de genomförs effektivt. Detta inkluderar att sätta strängare utsläppszoner med låga utsläpp och uppmuntra användningen av fordon med låga utsläpp.

Detaljerade förslaget

Einride vill lämna följande detaljerade synpunkter:

Europeiska kommissionen föreslog i februari 2023 nya utsläppsnormer för tunga fordon (HDV) inklusive lastbilar, stadsbussar och långväga bussar. Anledningen till strängare utsläppsnormer sägs vara att skapa energisäkerhet, förbättra luftkvaliteten och minska CO₂-utsläppen i EU. Vägsektorn står för en femtedel av EU:s utsläpp av växthusgaser. Av dessa utsläpp står HDV för 25 % av dessa, vilket motsvarar 6 % av EU:s totala utsläpp. Vägsektorn är den enda sektorn där utsläppen ökar i EU. Dessutom är det också den främsta orsaken till luftföroreningar i städer och ansvarig för en tredjedel av all energi som förbrukas i EU. Europeiska kommissionen förutspår att dessa utsläpp kommer att fortsätta att öka, särskilt inom godstransporter. Ökningen drivs främst av en växande efterfrågan på vägtransporter som förväntas fortsätta öka i framtiden. De nuvarande HDV-flottorna i EU drivs nästan uteslutande på förbränningsmotorer som till övervägande del drivs av importerade fossila bränslen, vilket i sin tur bidrar till EU:s energiberoende. Med dessa nya standarder förväntas efterfrågan på fossila bränslen, mestadels oljeprodukter som diesel, minska med cirka 2 miljarder fat olja under perioden 2031

till 2050. Förslaget anger mål att vara 15 % till 2025, 45 % CO2-minskning till 2030, 65 % till 2035 och 90 % till 2040.

Som en ny och ansvarsfull intressent inom transportbranschen stöder Einride EU:s beslutsamma åtgärder för att minska utsläppen från tunga fordon. Vi anser dock att de nya målen på 45 % till 2030 och 65 % till 2035 fortfarande inte är tillräckliga för att hantera den akuta klimatkrisen. Istället bör målen för HDV-utsläpp sättas till 65 % minskning till 2030 och nettonoll till 2035 för att säkerställa att EU:s klimatmål uppfylls i praktiken. Utan en deadline för diesellastbilar, som i det nuvarande förslaget, skulle förorenande HDV fortfarande köra på europeiska gator år 2050. Europeiska ledarskapet behövs här. USA går nu före med ambitiösa regler med 30 % försäljningsmål för HDV med noll avgasutsläpp för 2030 och 100 % för 2040 och EU tappar sitt ledarskap inom detta område.

Utöver detta vill Einride lyfta fram att EU bör uppdatera sina regler för att återspegla de mer ambitiösa utsläppsmålen och säkerställa att de genomförs effektivt. Detta inkluderar att sätta strängare utsläppszoner med låga utsläpp och uppmuntra användningen av fordon med låga utsläpp. Därutöver ser vi även andra åtgärder inom områdena innovation och utbyggnad av infrastruktur (se bilaga) som kan accelerera omställningen av tunga trafiken i Europa utöver koldioxidnormer.

Avslutningsvis

Avslutningsvis vill Einride gärna bidra i utvecklingen av ett hållbart transportsystem och bistår gärna med vår erfarenhet och data inte bara i regelarbetet utan också i de kommissioner som finns på området.

Pia Berglund
Director Regulatory Affairs

Annex 1

Främja innovation

EU bör ytterligare öka sitt stöd till forskning och utveckling inom HDV-teknik med låga utsläpp för att minska kostnaderna och förbättra deras effektivitet. EU:s beslutsfattare måste ta till sig perspektiven från innovativa miljöteknikföretag som återuppfinner transportsektorn och tillhandahåller framtidens motståndskraftiga system. Genom att göra det kan EU identifiera och ta itu med hinder för införandet av HDV med låga utsläpp och se till att deras politik är anpassad till de senaste tekniska framstegen. Att stödja utvecklingen av ny teknik och affärsmodeller som kommer att driva på övergången till en koldioxidsnål ekonomi går hand i hand med att främja övergången till ett hållbart transportsystem som är anpassat till de senaste tekniska framstegen. Detta skulle också vara i linje med New Green Deal Industrial Plan, som nyligen släppts av EU-kommissionen, som betonar den roll som clean-tech industrin spelar i framtiden. Om kommissionen och medlemsstaten fortsätter att ställa samma frågor till samma aktörer som den alltid har gjort, kommer svaren att förbli desamma. Einride och andra aktörer som är en del av denna clean tech-industri kan erbjuda nya störande lösningar och perspektiv på de utmaningar som ligger framför oss.

Uppmuntra utveckling av infrastruktur

Som påpekats av många intressenter behövs investeringar i infrastruktur för att stödja tunga fordon med nollutsläpp, inklusive laddnings- och tankstationer, och förbättra effektiviteten i transportnätverket. Emellertid kan incitament för privata och halvoffentliga laddstationer avsedda för tunga fordon också avsevärt öka utbyggnaden och effektiviteten av det nödvändiga, hållbara transportnätverket. Förutom genomförandet av subventioner måste systemen struktureras effektivt för att maximera både logistik- och energieffektivitet. Einride har redan erfarenhet att i många av medlemsstaterna, samtidigt som de har ett subventionssystem på plats, är de ofta tyvärr inte särskilt effektiva. Därför är det viktigt att inte bara ta hänsyn till stödsystems omfattning utan också dess utformning.