

Klimat- och näringslivsdepartementet

Angående remiss av kommissionens förslag om ändring av EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETSFÖRORDNING (EU) 2019/1242 av den 20 juni 2019 om fastställande av normer för koldioxidutsläpp från nya tunga fordon och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 595/2009 och (EU) 2018/956 och rådets direktiv 96/53/EG

Mobility Sweden har tagit del av rubricerad remiss och anser att förslaget i grunden är bra och relevant för att nå klimatmålen satta i Parisavtalet. Om utsläppen från vägtransporter fortsätter att öka kommer de att motverka de utsläppsminskningar som åstadkoms i andra sektorer för att bekämpa klimatförändringarna.

Bakgrund

Berlin, 14 februari 2023 presenterade EU-kommissionen ett förslag om att ändra EU:s CO₂-standarder för lastbilar, släpvagnar och bussar, i syfte att minska koldioxidutsläppen och uppnå klimatneutralitet till 2050. Förslaget fastställer nya CO₂-utsläppsminskningmål för att påskynda nollutsläppsövergången.

De föreslagna målen är långtgående och skulle ge en märkbar minskning av utsläppen från lastbilar och bussar fram till 2050.

Revideringen kräver att de flesta nya lastbilar minskar sina utsläpp med:

- Utsläppsminskningar på 45 % från och med 2030.
- Utsläppsminskningar på 65 % från och med 2035.
- Utsläppsminskningar på 90 % från och med 2040.

Bussar i stadstrafik skall vara utsläppsfria från 2030

Den utökade omfattningen av kategorier av lastbilar som står för huvuddelen av trafikarbetet och utsläppen; grupperna 4, 5, 9 och 10 ger en reglering från 60 % till 90 % av Europas tunga fordon.

Målen är flotta-baserade, vilket innebär att tillverkarna måste uppfylla dem som ett genomsnitt.

Sammanfattning

Mobility Sweden stödjer de övergripande målen med att ändra normen för koldioxidutsläpp. Målen kan endast nås genom en snabbt ökad andel utsläppsfria fordon, uppskattningsvis över en tredjedel av nyregistreringarna redan år 2030. För att detta ska kunna nås, krävs att en rad möjliggörande faktorer är uppfyllda, främst tillräcklig tillgång till ladd- och vätgasstationer avsedda för tunga fordon samt att utsläppsfria fordon sammantaget är det mest lönsamma alternativet för fordonskunderna. Utbud av utsläppsfria fordon kommer inte vara en begränsande faktor.

Mobility Sweden ser det som angeläget att en överenskommelse om reviderade CO₂-standarder beslutas senast i början av 2024. Detta ger en tydlig planeringshorisont för våra tillverkare av nya produkter men framför allt möjlighet att skicka tydliga signaler till både transportköpare, åkerier, elnätsoperatörer och aktörer inom laddinfrastruktur att förbereda en omfattande elektrifiering. Detta försvåras om en överenskommelse skjuts på tiden efter Europaparlamentsvalet 2024 och med en ny EU-kommission. Det finns en risk att en överenskommelse i så fall dröjer till 2025 och viktiga förberedelser för storskalig elektrifiering försenas.

Kommentarer till förslaget om att ändra EU:s CO₂-standarder för lastbilar, släpvagnar och bussar

Tank och ladd infrastruktur (AFIR) en grundläggande förutsättning

Fordonstillverkarna är redo att leverera ett brett spektrum emissionsfria tunga fordon till marknaden. Detta förutsätter att utbyggnad av laddinfrastruktur i medlemsstaterna går i tillräckligt snabb takt.

Utbyggnaden av ladd- och tankinfrastruktur som följer av den föreslagna förordningen om utbyggnaden av infrastruktur för alternativa fordonsbränslen (AFIR) är därför en viktig förutsättning för att bygga upp ett marknadsunderlag för en elektrifiering över hela EU.

Fast målsättning för 2030, 2035 och 2040

Vi ställer oss bakom förslaget men vill att man reviderar förslaget under resans gång om inte infrastrukturen för laddning/tankning (vätgas) samt politiska styrmedel levererar i samma takt för att på så sätt kunna revidera målen för 2030, 2035 och 2040. För att följa utvecklingen föreslår vi att uppföljning i form av nyckeltal införs från 2025 där nyckeltalen hämtas från utvecklingen av AFIR, ETS-2, Eurovignette, med flera

Stödjer den utökade omfattningen

Det är bra att kommissionens förslag till nya CO₂-mål utökas till att omfatta fler fordon och sannolikt kommer nya krav på trailers och semitrailers få en stor betydelse för att reducera CO₂-utsläppen från tunga vägtransporter. Vi vill dock att bussar i undergruppen 31-L2 och 33-L2 (interurbana transporter) flyttas från kategori MZE (stadsbussar) till MCO₂ (regionala bussar och långfärdsbussar).

Mobility Sweden motsätter sig ändringen av Basåret för nyttkomna kategorier tunga fordon som föreslås vara 2025 utan föreslår att även dessa skall räkna basår från 2020.

Utsläppsberäkning

EU:s Vehicle Energy Consumption Calculation Tool (VECTO) är grunden. Data från fordons verkliga förbrukning (OBFCM) kan användas för att säkerställa att gapet mellan certifierade och verkliga värden inte ökar över tid. Alla värden utgår ifrån avgasröret, dvs fossila och förnybara drivmedel likställs.

Hållbara biobränslen bör dock främjas i andra lagstiftningar som direktivet för förnybar energi, energiskattedirektivet, bränslekvalitetsdirektivet och ett kommande regelverk för Count Emissions EU. Målsättningen måste vara att EU ska fasa ut fossila bränslen helt och hållet.

Totalkostnad för ägande – avgörande för att få köpare att välja elektrifierade tunga fordon

En ellastbil är två till tre gånger dyrare än en konventionell dieseldriven lastbil. För att marknaden för ellastbilar ska ta fart behöver totalkostnaden för att äga och använda en elektrifierad lastbil vara lägre än för en dieseldriven lastbil. Detta styrs bland annat av dieselpriiset som i sin tur påverkas såväl av skattenivåer som marknadspriset på råolja. Även

regelverk som ETS 2, energiskattedirektivet och direktivet för förnybar energi påverkar dieselpriiset.

Mobility Sweden välkomnar ETS2 även om vi hade önskat en mer ambitiös överenskommelse. Det finns en risk att ETS2 är för svag för att det ska bidra till att främja totalkostnaden för elektrifierade lastbilar på allvar.

H2 ICE

Även om fordonstillverkarna breddar utbudet av emissionsfria fordon kommer det behövas tunga fordon med förbränningsmotor under överskådlig tid för att tillgodose behovet av de tyngsta vägtransporterna. I dagsläget vill man därför inte att något slutdatum för tunga fordon med förbränningsmotor ska fastställas. Det är speciellt viktigt att tillse att HCT-fordon inte straffas genom de nya CO2-målen då de tyngsta och längsta fordonen i hög grad bidrar till att effektivisera tunga vägtransporter i Norden.

Euro 7

Elektrifierade fordon är viktiga i omställningen både för att minska koldioxidutsläpp och utsläpp av luftföroreningar. Det är därför viktigt att uppmärksamma att fordonstillverkarnas insatser för att uppfylla koldioxidkraven genom ökad elektrifiering, på ett oproportionerligt sätt, inte undanträngs av insatser för att uppfylla Euro 7-kraven. Med anledning av detta behöver av de föreslagna CO2-målen tas i beaktande då man diskuterar utformningen. Mobility Swedens förslag är att sätta CO2 mål med start 2030.

Förslagen för Euro 7 är mer omfattande än motsvarande lagstiftning i USA och Kina och leder inte mot global harmonisering. För att säkra konkurrenskraften globalt för Sveriges och EU:s tunga fordonsindustri är det bättre att i stället möjliggöra storskalig elektrifiering i EU. Detta kommer i sin tur underlätta uttrullning av elektrifiering till viktiga exportmarknader. EU:s frihandelsavtal bör utformas på ett sådant sätt att export av elektrifierade fordon underlättas.

Ändringar av förordning (EU) 2019/1242

Artikel 3 (punkt 11); Utsläppsfritt fordon

Definitionen för ett utsläppsfritt fordon föreslås vara ett tungt motorfordon med högst 5 g/(ton-km) eller 5 g/(person-km) koldioxidutsläpp. Mobility Sweden menar att det är en klok definition av två skäl; för det första att emissionsnivån uttryckt i g/(ton-km) eller g/(person-km) avgörs av resultatet i CO2 deklARATIONEN för varje individuellt fordon, för det andra att den inrymmer möjlighet att använda den mest energieffektiva förbränningsmotorn med direktinsprutad vätgas som bränsle och dieselbränsle som tändmedel. Notera att emissionsgränsen i detta fall är satt för att tillåta motorteknologin i flertalet fordonsgrupper samt att emissionsgränsen i praktiken inte är en maxgräns som kommer att utnyttjas av motortillverkarna. Skälet är att motorns prestanda inte förbättras om man ökar andelen dieselbränsle mer än vad som krävs för att uppnå tändning av vätgasen.

Artikel 3a (punkt 1b); Koldioxidutsläppsmål

Mobility Sweden stödjer förslaget med en övergripande minskning av de genomsnittliga koldioxidutsläppen med 45%, 65% och 90% jämfört med de genomsnittliga koldioxidutsläppen för rapporteringsperiod år 2019. Förslaget bör dock justeras för de tillkommande undergrupperna för rapporteringsperioderna 2030–2034.

För tillkommande tunga lastbilar i undergrupp 1, 2, 3, 11, 12, och 16 finns deklarerade koldioxidutsläpp tillgängliga så att rapporteringsperiod 2020 i stället för rapporteringsperiod 2025 kan användas som referensperiod.

För tillkommande regionala bussar och långfärdsbussar, undergrupp 32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD samt 31-L2 och 33-L2, bör den föreslagna reduktionen med basår 2025 baseras på situationen för de viktigaste möjliggörande faktorerna och då framför allt utbyggnad av infrastruktur för nollemissionsfordon för denna fordonskategori per medlemsstat

Artikel 4 (första stycket punkt a); Genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp från en tillverkare I artikel 4 första stycket punkt a görs tilläggat "inklusive utsläppsfria arbetsfordon. "

Artikel 6a (punkt 1b); Överföring av fordon mellan tillverkare
Mobility Sweden stödjer att enskilda fordon kan få överföras mellan tillverkarna vid beräkningen av en tillverkares genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp. Vi anser att förslaget med utbyte av nollemissionsfordon inom CO2-standarden är nödvändig för att kompensera för takten i omställningen beroende på andra möjliggörande faktorer.

Dessutom har fordonstillverkare har långa produktutvecklingscykler som behöver kunna balanseras inom CO2-lagstiftningen för företag inom en och samma koncern eller möjliggöra balansering av noll-emissionsfordon inom Europa. För att påskynda omställningen kan denna typ av flexibilitet vara gynnsam dels på grund av utjämning av produktintroduktioner, dels ett incitament för företag att tidigt introducera noll-emissionsfordon.

Artikel 7; Utsläppskrediter och utsläppsskulder (punkt 1 fjärde stycket)
Tillverkares totala utsläppsskuld är begränsad till maximalt 5% av tillverkarens specifika koldioxidutsläppsmål för varje period förutom vid rapporteringsperioderna 2029, 2034 och 2040 då de skall vara noll. Mobility Sweden anser att utsläppsskulden endast bör begränsas till noll för rapportperiod 2040. Skälet är att det under alla kommande rapporteringsperioder råder osäkerhet huruvida tillräckliga villkor för registrering av utsläppsfria fordon är uppfyllda, speciellt avseende tillgång till ladd- och vätgasinfrastruktur.

Artikel 7b (första stycket punkt b); Beräkning av genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp från fordon i kategori M

Felaktig hänvisning i texten, första stycket punkt b, där hänvisning "de villkor som anges i stycke 3," bör ändras till "de villkor som anges i punkt c,".

Artikel 13a (punkt 1); Medlemsstaternas övervakning och rapportering
Till punkt 1, stycke 1, bör göras ett tillägg om att medlemsländernas källor till de uppgifter som skall övervakas och rapporteras är registreringsmyndigheter i respektive medlemsland, inte uppgifter direkt från tillverkarna. Skälet till rapportering från både tillverkare och medlemsländer är att uppgifterna skall hämtas från två separata källor.

Artikel 14; Ändring av bilagorna
Förslaget innebär att Kommissionen får ökade befogenhet att via delegerade akter ändra i stort sett alla parametrar som väsentligen avgör vilket utsläppsresultat det deklarerade fordonet får. Befogenheten gäller exempelvis definition av fordonsgrupper, körcykler, nyttolaster och viktningvärden i beräkningen av utsläppen. Förändring av dessa parametrar påverkar direkt i vilken grad en tillverkare uppfyller reduktionskraven. Mobility Sweden anser att Kommissions befogenhet bör begränsas till parametrar som inte väsentligen ändrar möjligheten för en tillverkare att nå reduktionsmålen.

Artikel 15; Översyn

Kommissionen föreslås göra en total översyn av förordningens ändamålsenlighet och påverkan 2028 och överlämna en rapport till Europaparlamentet och rådet med resultatet av översynen. Rapporten ska vid behov åtföljas av förslag till ändring av förordningen. Mobility Sweden anser att översynen är nödvändig men att den bör utföras ett år tidigare, 2027.

Den totala översynen bör kompletteras med årliga utvärderingar, med start 2025, av situationen för de viktigaste möjliggörande faktorerna per medlemsstat. Förslag på faktorer för Kommissionen att redovisa och utvärdera per medlemsstat är:

- a) Tillverkarnas utbud av utsläppsfria tunga fordon
- b) Registreringar av utsläppsfria tunga fordon
- c) Tillgången till ladd- och vätgasstationer avsedda för tunga fordon
- d) Implementering av CO2 differentierade vägavgifter och dess monetära påverkan hos fordonskunder
- e) Kostnad för utsläppsrätter för bränsle till vägtransporter och dess monetära påverkan hos fordonskunder
- f) Den generella kostnadsskillnaden mellan dieselbränsle, laddning vid publika laddstationer samt tankning av vätgas
- g) Övriga incitament eller stöd i syfte att stödja transportindustrins köp eller användning av utsläppsfria tunga fordon

Om översynen visar att någon av faktorerna c-g väsentligen hindrar introduktion av en tillräckligt stor andel utsläppsfria fordon på marknaden, bör utsläppsmålen revideras. Kriterier för att avgöra om väsentliga hinder föreligger bör tas fram och legala mekanismer för att revidera målen utredas.

Bilaga I

1. Undergrupper av fordon

1.1.2 Definition av undergrupper för kategori M

Skrivfel i tabellens sista rad där fordonsgrupp 35c skall vara 39c.

1.2 Arbetsfordon

Till listan med kriterier för arbetsfordon N, Påbyggnadsbil, bör '17' (Timmerfordon) enligt förordning (EU) 2018/858 läggas till i syfte att undanta fordon för skogsbruk.

2.2.1 Genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp från en tillverkare (kategori N)

I syfte att inkludera utsläppsfria arbetsfordon i beräkningen av de genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen per undergrupp, bör antalet utsläppsfria arbetsfordon inkluderas i beräkningen

2.4 Beräkning av andelen fordon

Andelen nya tunga fordon i undergruppen ska för varje tillverkare och varje rapporteringsperiod beräknas i syfte att inkludera utsläppsfria arbetsfordon i beräkningen.

3.2 Referensperioder för undergrupper

I tabellen över vilka rapporteringsperioder som ska tillämpas som referensperioder för undergrupper av fordon bör ett tillägg göras för undergrupper som använder rapporteringsperiod 2020 (undergrupp 1, 2, 3, 11, 12 och 16):

Undergrupp av fordon sg	Rapporteringsperiod för det år som gäller som referensperiod
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	2019
1, 2, 3, 11, 12, 16	2020
Alla övriga	2025

4.2 Undergrupper av fordon

Undergrupp 31-L2 (2-axlar klass II lågentré) och 33-L2 (3-axlar klass II lågentré) bör flyttas från kategori MZE (stadsbussar) till MCO2 (regionala bussar och långfärdsbussar).

4.3.1 Mål för minskade koldioxidutsläpp

Reduktionsmålen för grupperna 'Turistbussar' och 'Primärfordon för turistbussar' för rapporteringsperioderna 2030–2034 bör sättas till 30% i stället för 45% så att den årliga reduktionstakten blir i nivå med tunga lastbilar. Här bör även undergrupperna 31-L2

(2-axlar klass II lågentré) och 33-L2 (3-axlar klass II lågentré) flyttas från 'Tunga stadsbussar' till 'Turistbussar' och 'Primärfordon för turistbussar'.

4.3.2 Mål för utsläppsfria fordon

Undergrupperna 31-L2 (2-axlar klass II lågentré) och 33-L2 (3-axlar klass II lågentré) bör tas bort från gruppen 'Tunga stadsbussar'.

5.2 Beräkning av utsläppskrediter och utsläppsskulder för varje rapporteringsperiod

I tabellen används parametern "VY = är antalet nya tunga fordon från tillverkaren under rapporteringsperioden för år Y" vilket kan tolkas som att man vid beräkning av exempelvis cCO₂(M)Y (krediter för bussar) skall använda det totala antalet tunga fordon oavsett fordonskategori (N+O+M). I stället bör parametern V(X)Y användas, där X=2025, NO, M.

6. Fastställande av en tillverkares överskridande koldioxidutsläpp

För rapporteringsperioderna för åren Y = 2029, 2034 och 2039 bör fastställandet av ett eventuellt överskridande av koldioxidutsläpp för fordonskategorierna N och O inte begränsas till noll utan i stället beräknas på samma sätt som för perioden 2026–2028, 2030–2033 samt 2035–2038:

För rapporteringsperioderna för åren Y = 2034 och 2039 bör fastställandet av ett eventuellt överskridande av koldioxidutsläpp för fordonskategori M inte begränsas till noll utan i stället beräknas på samma sätt som för perioden 2030–2033 samt 2035–2038:

Bilaga III

1 Normalisering av specifika koldioxidutsläpp

Skrivfel i förklaringen till $reportCO2_{v,mp}$ där termen 'primärfordon' skall tas bort.

"är koldioxidutsläppen i g/km från primärfordonet för ett nytt tungt fordon v, fastställda för en användningsprofil mp och rapporterade i enlighet med artiklarna 13a och 13b"

Sammantaget anser vi att det är positivt med fastställandet av de nya normerna för att öka sannolikheten att nå netto noll till 2050

Vänliga hälsningar

Claes Åström,
Ansvarig servicemarknad
Mobility Sweden