

REMISSYTTRANDE

2023-06-09

Klimat- och näringslivsdepartementet

kn.remissvar@regeringskansliet.se

kopia: erik.kiesow@regeringskansliet.se

Remissyttrande över förslag om koldioxidnormer för tunga fordon (dnr KN2023/02790)

Näringslivets Transportråd lämnar ett remissyttrande över ovannämnda förslag enligt nedan. Näringslivets Transportråd är en branschorganisation för transportköpare. Medlemmar är cirka 40 industri- och handelsföretag samt deras branschorganisationer i Sverige. Organisationens huvudmän är Skogsindustrierna, Svensk Handel och Teknikföretagen.

Sammanfattning

Näringslivets Transportråd framför sammanfattningsvis följande:

- Näringslivets Transportråd instämmer i den övergripande ambitionen i kommissionens förslag med skärpta EU-mål för koldioxidutsläpp från nytillverkade tunga fordon.
- Det övergripande målet ska dock vara minskning av växthusgasutsläpp oavsett drivlina.
- Fel genomfört riskerar förslaget att försämra konkurrenskraften särskilt för medlemsstater som Sverige med industri och handel som är beroende av långa vägtransporter för både råvaror och färdigvaror.
- Den föreslagna översynen av förordningen bör tidigareläggas till år 2027 och kompletteras med årliga utvärderingar i varje medlemsstat. Utsläppsmålen bör revideras i kombination med att en handlingsplan tas fram, om översynen visar på hinder för en kostnadseffektiv introduktion av utsläppsfria fordon på marknaden inom ett segment.
- Förslaget får inte begränsa möjligheterna att använda längre och/eller tyngre lastbilar, eftersom dessa medverkar till väsentlig effektivisering av vägtrafiken som i sin tur bidrar till att minska negativ påverkan inklusive en minskning av utsläpp.
- De olika regelverken som är under utveckling bör harmonisera med varandra och verka i samma riktning för att omställningen av EU:s tunga vägtransporter ska vara framgångsrik.
- Konsekvenserna av förslaget för Sverige och hela EU ska analyseras innan ytterligare beslut kan fattas.

Inledning

Tunga vägfordon står idag för uppskattningsvis sex procent av EU:s totala växthusgasutsläpp. Europeiska kommissionen föreslår därför nya skärpta EU-mål för koldioxidutsläpp från nytillverkade tunga vägfordon. Enligt förslaget utvidgas dagens mål att minska koldioxidutsläppen för vissa tunga vägfordon över 16 ton till att i princip omfatta samtliga kategorier tunga vägfordon över 3,5 ton. Samtidigt föreslås en skärpning av målnivåerna för koldioxidutsläppen till 45 procent till 2030, 65 procent till 2035 och 90 procent till 2040. För stadsbussar föreslås nollutsläpp till 2030 och en särskild tilldelningsgrund för upphandling. Målnivåer införs även för tunga släpfordon.

I Sverige utgör inrikes transporter en tredjedel av de totala utsläppen av växthusgaser. Transporternas utsläpp kommer till största del från vägtrafiken, som står för 94 procent (2021) av sektorns utsläpp. Tunga lastbilar står för 21 procent medan inrikesflyget står för 1 procent och inrikessjöfarten för 4 procent. Det är därför naturligt att transportsektorn, och i synnerhet vägtrafiken, är i fokus för åtgärder inom klimatområdet och elektrifiering av vägtrafiken är den viktigaste åtgärden för att minska växthusgasutsläpp från transportsektorn.

Samtidigt har transporter en avgörande roll för svenska företag inom industrin och handeln. Sverige är ett litet handelsberoende land i Europas utkant med långa transportavstånd inom landet och till de viktigaste marknaderna. Valfungerande och konkurrenskraftiga logistikkedjor för både import och export är en viktig förutsättning för att företagen ska kunna konkurrera på världsmarknaden och således avgörande för välfärden i Sverige.

Transporter är ett resultat av många aktiviteter i ett välfärdssamhälle, och därmed i grunden något positivt. Transporter bör kunna öka men utsläpp och andra negativa effekter av transporterna ska minska. Beslut och åtgärder från samhället bör därför inriktas på att skapa förutsättningar för robusta, effektiva och hållbara transporter.

Synpunkter på förslaget

Näringslivets Transportråd instämmer i den övergripande ambitionen i kommissionens förslag med skärpta EU-mål för koldioxidutsläppen från nytillverkade tunga fordon. Omställningen till fossilfria transporter måste påskyndas och en snabb elektrifiering av vägtrafiken är önskvärd för att vara i linje med Sveriges långsiktiga klimatmål om nettonollutsläpp av växthusgaser senast 2045. Tydliga mål möjliggör långsiktiga spelregler, vilket är nödvändigt för att företag ska ges rätt förutsättningar för att investera och satsa på nya lösningar. Skärpta krav kan också bidra till att minska EU:s totala energiförbrukning och beroende av importerade fossila bränslen.

Näringslivets Transportråd menar samtidigt att för tunga transporter kommer hållbara förnybara bränslen, och således sannolikt förbränningsmotorer, att behövas även på längre sikt. Regelverket bör utformas för att ta hänsyn till de segment där särskilda svårigheter finns avseende elektrifiering. Det gäller särskilt de tyngsta och längsta transporterna och transporter i glesbygd. Det övergripande målet ska vara minskning av växthusgasutsläpp oavsett drivlina.

Näringslivets Transportråd är av uppfattningen att målnivån om en 90-procentig minskning av koldioxidutsläppen inom drygt 15 år till 2040, kan fel genomförd bli kostsamt för de tunga godstransporterna på väg och riskerar således att försämra konkurrenskraften för transportköpare inom industrin och handeln i Sverige och EU. Det är av yttersta vikt för både Sverige och EU att omställningen inte sker på bekostnad av att färre köpare och säljare kan mötas på marknaden på grund av att konkurrensen minskar genom minskad rörlighet för gods. Det får inte och behöver inte finnas en målkonflikt

mellan minskade utsläpp av växthusgaser och rörlighet för gods. En implementering bör inte heller göras så det enbart blir inflationsdrivande.

Näringslivets Transportråd framför följaktigt att den föreslagna översynen av förordningen bör tidigareläggas till år 2027 och kompletteras med årliga utvärderingar, med start redan 2025, av situationen för de viktigaste möjliggörande faktorerna per medlemsstat. Om översynen visar att avsaknad av möjliggörande faktorer väsentligen hindrar en kostnadseffektiv introduktion av en tillräckligt stor andel utsläppsfria fordon på marknaden inom ett segment, bör utsläppsmålen revideras i kombination med att en handlingsplan tas fram för att undanröja sådana hinder. Kriterier för att avgöra om väsentliga hinder föreligger bör tas fram och legala mekanismer för att revidera målen utredas.

Näringslivets Transportråd bedömer att en av de viktigaste möjliggörande faktorerna för en snabb omställning till utsläppsfri vägtrafik är en ändamålsenlig utbyggnad av ladd- och tankinfrastruktur. Utbyggnaden av ladd- och tankinfrastruktur som följer av den föreslagna förordningen om utbyggnaden av infrastruktur för alternativa fordonsbränslen (Alternative Fuels Infrastructure Regulation, AFIR)¹ är därför en viktig förutsättning för att bygga upp ett marknadsunderlag för en omställning över hela EU. I ett glesbefolkat land med långa transportavstånd som Sverige är det nödvändigt att en skyndsam utbyggnad sker i hela landet, där fokus bör ligga på för näringslivet viktiga stråk.

Näringslivets Transportråd menar att det är viktigt att säkerställa att förslaget att inkludera tunga släpfordon inte begränsar möjligheterna att använda högkapacitetsfordon, det vill säga längre och/eller tyngre lastbilar, eftersom dessa medverkar till väsentlig effektivisering av vägtrafiken som i sin tur bidrar till att minska negativ påverkan inklusive en minskning av utsläpp. Med längre och tyngre lastbilar ökar transporteffektiviteten i bemärkelsen att färre lastbilstransporter och mindre energi behövs för att transportera samma mängd gods. Näringslivets Transportråds anser att transporteffektiviteten kommer att vara en viktig faktor för att klara omställningen och att åtgärder för att främja transporteffektivitet måste gå hand i hand med arbetet att minska utsläppen av växthusgaser från själva framdriften av fordon. I förslaget bör hänsyn tas till de särskilda högkapacitetsfordonen som framför allt används i Sverige och övriga Norden. Sveriges regering bör därför verka för att underlätta för användning av högkapacitetsfordon i bland annat gränsöverskridande trafik inom EU, när Mått- och viktdirektivet (96/53/EC) nu ses över. Det är också viktigt att större mått och högre vikt inte begränsas till elektrifierade fordon.

Elektrifierade fordon är viktiga i omställningen både för att minska koldioxidutsläpp och utsläpp av luftföroreningar, förslaget har därför koppling till förordningen om Euro 7 som syftar till att minska luftföroreningar från nytillverkade lätta och tunga vägfordon. Det är därför viktigt att uppmärksamma att fordonstillverkarnas insatser för att uppfylla koldioxidkraven genom ökad elektrifiering, på ett oproportionerligt sätt, inte undanträns av insatser för att uppfylla Euro 7-kraven. Det skulle också försinka transportköparnas omställning till fossilfrihet. Förordningen om skärpta koldioxidkrav behöver sättas i relation till kraven i Euro 7 och samspela med förhandlingen av Euro 7.

Näringslivets Transportråd framhåller att de olika regelverken som är under utveckling bör harmonisera med varandra och verka i samma riktning för att omställningen av EU:s tunga vägtransporter ska vara framgångsrik. Det gäller inte minst såväl de remitterade koldioxidnormerna för koldioxidutsläpp från tunga fordon som föreslagna Euro 7-regler och regelverket för alternativa bränslen. Det är också nödvändigt att de regler som tas fram är tydliga och långsiktiga.

¹ https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:dbb134db-e575-11eb-a1a5-01aa75ed71a1.0012.02/DOC_1&format=PDF

I angränsande frågor bör Sverige skyndsamt höja gränsen för lätt lastbil till 4,25 ton.

Analysera konsekvenserna av förslaget för företag inom industrin och handeln i Sverige

Näringslivet bejakar hållbarhetsarbetet med utgångspunkten att uppfyllande av klimat- och miljömål ska kombineras med stärkt konkurrenskraft och balansen till de övriga transportpolitiska målen. Konkurrenskraft är en förutsättning för tillväxt och jobb men också för de resurser som behövs för att åstadkomma ett hållbart samhälle genom att varor och människor kan mötas i så stor utsträckning som möjligt och på så sätt skapa ännu mer momentum för svensk och europeisk omställning och välfärd. Utformas styrmedel på ett felaktigt sätt försvagas näringslivets konkurrenskraft. Det skulle vara olyckligt både för samhällsekonomin och för klimatet.

Många styrmedel riktas idag mot transportsektorn och godstransporter såväl nationellt som på EU-nivå. EU:s Fit for 55-paket medför att klimatstyrmedel från EU skärpts och utökats avsevärt, med avseende på fordonens och vägtrafikens omställning. Detta ökar risken för större komplexitet och ineffektiv dubbelreglering. Nationella styrmedel ska alltid vara förenliga med och ändamålsenliga utifrån relevant EU-lagstiftning. Av särskild vikt är, utöver ovannämnda rättsakter, exempelvis det nya handelssystemet för vägtransporter och egen uppvärmning av byggnader (EU-ETS BRT), Eurovinjettdirektivet, EU:s statsstödsregler och Energiskattedirektivet.

Styrmedlen behöver koordineras bättre för att uppnå en kostnadseffektiv styrning mot uppsatta samhällsmål. Allt som oftast saknas även en samlad kvantifiering av konsekvenserna för näringsliv och samhällsekonomi av dessa styrmedel. Näringslivets Transportråd menar att regeringen bör ge Konjunkturinstitutet i uppdrag att göra en sådan konsekvensanalys som även tar hänsyn till den internationella konkurrenskraften för industri- och handelsföretag. Sverige har redan idag en transportkostnadsnackdel eftersom avståndet både inom landet och till viktiga marknader, som EU, är jämförelsevis långt.

Näringslivets Transportråd efterfrågar en gedigen konsekvensanalys av det remitterade förslaget för Sverige och hela EU innan ytterligare beslut fattas.

NÄRINGSLIVETS TRANSPORTRÅD



Ted Lundström
Ordförande



Jenni Ranhagen
VD