

Remissvar från Scania CV AB DNR KN2023/02790 koldioxidnormer för tunga fordon

Scanias synpunkter på förslaget

Reviderade koldioxidnormer för tunga fordon - stor betydelse för både klimatomställning och industrins konkurrenskraft – laddinfrastruktur, totalkostnad för ägande och en snabb överenskommelse centralt för Scania

Klimatfrågan är en av de största globala utmaningarna. FN:s klimatpanel IPCC, lyfter i sin senaste rapport från mars 2023, att de globala utsläppen fortsätter att öka, koldioxidbudgeten börjar ta slut. En global temperaturökning på 1,5 grader ligger nära i tid och hittills tagna beslut räcker inte för att vända utvecklingen. Såväl ett svenskt som Europeiskt ledarskap är angeläget för den globala klimatomställningen.

Scanias målsättning är att leda skiftet mot ett hållbart transportsystem. I detta arbete är vi vägleda av våra vetenskapligt baserade klimatmål. Till 2025 är målsättningen att reducera klimatpåverkan från vår tillverkning med 50 procent, och från användarfasen av våra nyproducerade fordon med 20 procent, jämfört med 2015.

Scania ser positivt på att EU som en del av sitt 55-procentspaket reviderar koldioxidnormerna för tunga fordon. Förslaget har förutom stor betydelse för att minska transportsektorns klimatpåverkan också stor påverkan på den globala konkurrenskraften för svensk och Europeisk tung fordonsindustri.

Revideringen av lagstiftningen sker samtidigt som genombrottet för elektrifierade tunga lastbilar sker. För att de föreslagna ambitiösa målen i kommissionens förslag ska kunna nås måste revideringen av koldioxidstandarden ses i en helhet där både utbyggnadstakten av laddinfrastruktur, elnätsutbyggnad, totalkostnad för ägande, samt Euro 7 lagstiftningen, som nu också förhandlas, vägs in.

Scania ser det som angeläget att en överenskommelse om reviderade CO₂-standarder beslutas senast i början av 2024. Detta ger en tydlig planeringshorisont för utrullning av nya produkter men framförallt 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.

Document type/Dokumenttyp

Title/Rubrik

Issue/Utgåva

Approved by/Godkänt av (tjänsteställebeteckning namn)

File name/Filnamn

Info class/Infoklass

Issued by/Utfärdat av (tjänsteställebeteckning namn telefon)

Date/Datum

Page/Sida

230609

2(5)

Scania förespråkar tailpipe som metod för att mäta CO2 utsläpp

Scania förespråkar en fortsatt så kallad tailpipe metod för att mäta tunga fordons koldioxidutsläpp. Hållbara biobränslen som HVO, biodiesel RME och biogas har en viktig roll både för att minska tunga fordons klimatpåverkan och öka energisäkerheten. Detta gäller såväl för nyproducerade fordon som hela den rullande flottan över tid.

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

Totalkostnad för ägande – avgörande för att få åkerier 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 EU-regelverk som kommande ETS 2, energiskattedirektivet och direktivet för förnybar energi påverkar dieselpriiset.

Scania 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.

Stora transportköparens betalningsvilja för fossilfria transporter är ytterligare en viktig komponent, åkerierna har inte möjlighet att bära kostnaden för omställningen själva. Count Emissions EU kan bli ett verktyg för att förenkla för både transportköpare och slutkonsumenter att få en bättre bild av en godstransports klimat- och miljöpåverkan.

CO2-standardförslaget inkluderar en revidering 2028, Scania bedömer att denna revidering behöver tidigareläggas till 2027. I revideringen kan kostnadsneutralitet för köparen mellan konventionella och elektrifierade fordon användas som ett av utvärderingskriterierna. För det fall att kostnadsneutralitet inte har uppnåtts behöver, enligt Scania, en flexibilitet införas avseende utsläppsskuldgränsen. Ytterligare revideringar av CO2-standarderna kommer behövas under omställningens intensivaste fas.

Document type/Dokumenttyp

Title/Rubrik

Issue/Utgåva

Approved by/Godkänt av (tjänsteställebeteckning namn)

File name/Filnamn

Info class/Infoklass

Issued by/Utfärdat av (tjänsteställebeteckning namn telefon)

Date/Datum

Page/Sida

230609

3(5)

Fordon med vätgasdriven förbränningsmotor

Förslaget om en förändrad definition av noll-emissionsfordon är välkommen. Detta kan bidra till snabbare implementering av noll-emissionsfordon inom alla godsflöden.

Räckvidd för batterielektriska fordon kan inledningsvis vara en utmaning för omställning av vissa godsflöden, detta beroende på att otillräckligt utbyggd laddinfrastruktur. Dessutom finns förbränningsmotorkunskap inom fordonsindustrin, som kan nyttjas till produktutveckling för att snabbare möjliggöra omställning till noll-emissionsfordon med vätgasdriven förbränningsmotor.

Ökad flexibilitet, "transfer of vehicles" mellan tillverkare

Scania anser att förslaget med utbyte av nollemissionsfordon inom CO₂-standarden är nödvändig för att kompensera för takten i omställningen beroende på andra möjliggörande faktorer. Exempelvis utbyggnad av laddinfrastruktur, dieselpris och transportköparens betalningsvilja.

Dessutom har fordonstillverkare 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 och dels ett incitament för företag att tidigt introducera noll-emissionsfordon.

Tuffare CO₂-krav på persontransporter än godstransport skapar obalans i lagstiftningen

I och med revideringen av CO₂-standards föreslås även tunga bussar omfattas av lagstiftningen. Det föreslagna målet om en utsläppsminskning på 43 procent för långfärdsbussar (coaches) till 2030 är svårt att nå. Detta då detta transportslag behöver kompletterande utbyggnad av laddinfrastruktur på andra platser i förhållande till lastbilar och volymen för dessa fordon är dessutom endast cirka 5 % av lastbilsförsäljningen per år. Dessutom sätts basåret för CO₂-reduktion för långfärdsbussar till 2025. Det gör en minskning på hela 43% på fem år. Till detta ska läggas att det inte är möjligt att balansera reduktionskrav mellan buss och lastbil. Som en konsekvens av dessa krav, riskerar Europa att tappa möjligheten till långfärdsbusstransport, och då troligtvis till förmån för egen personbiltransport med negativa klimat – och miljöeffekter jämför med långfärdsbuss. Scania ser det som rimligt att stadsbussar föreslås vara nollutsläppsfordon 2030

Scania föreslår även att klass 2 lågentrébuskar flyttas från kategorin stadsbussar till långfärdsbuss. Detta beroende på att denna busstyp har en tydligt annorlunda transportuppdrag jämfört med stadsbussar. Dessutom regleras denna busskategori inte inom CVD (EU 2019/1161).

Document type/Dokumenttyp

Title/Rubrik

Issue/Utgåva

Approved by/Godkänt av (tjänsteställebeteckning namn)

File name/Filnamn

Info class/Infoklass

Issued by/Utfärdat av (tjänsteställebeteckning namn telefon)

Date/Datum
230609

Page/Sida
4(5)

Euro VII och CO2-standards – viktigt att se förslagen som en helhet

Samtidigt som förhandlingarna om revideringen av CO2-standards pågår behandlas också EU-kommissionens förslag om Euro 7.

Scania har i konsekvensbedömningarna för dessa två lagstiftningar noterat tillräckligt stora skillnader i andelen noll-emissionsfordon för att en översyn av konsekvensbedömningen för Euro 7 behöver genomföras.

I EU-kommissionens förslag på Euro 7 finns nu förslag om ikraftträdande redan 2027 med nya gränsvärden och ändrade testmetoder. Kommissionens förslag på Euro 7 kommer att ta ingenjörresurser från utvecklingen av elektrifierade fordon och helt enkelt försena omställningen till elektrifiering. En försenad omställning till elektrifiering av tunga fordon kommer i sin tur innebära negativa effekter för både luftkvalitet och klimat.

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 utrullning av elektrifiering till viktiga exportmarknader. EU:s frihandelsavtal bör utformas på ett sådant sätt att export av elektrifierade fordon underlättas. Ett aktuellt exempel är förhandlingarna kring ett frihandelsavtal mellan EU och Australien där Australiens nuvarande fordonsbestämmelser gällande framaxelvikt och fordonsbredd inte möjliggör försäljning av tunga ellastbilar i Australien.

Scanias konkreta arbete för elektrifiering av tunga fordon

Genombrottet för tunga elektrifierade nollutsläppsfordon sker här och nu. Scania producerar sedan 2020 ellastbilar för transporter i och runt städer och hösten 2023 startar produktionen av lastbilar för tunga regionala transporter och dessa följs sedan 2024-2025 av ellastbilar för tunga fjärtransporter. Kommande år sker också en utrullning av elbussar för regionaltrafik och senare även fjärtrafik. Scania tillverkar även elbussar för stadstrafik sedan ett antal år.

Elektrifieringen är avgörande för Scanias framtida konkurrenskraft. Omfattande investeringar har gjorts i både ett nytt batterilaboratorium och samarbete med Northvolt gällande battericeller. I höst öppnar Scania också en egen batterimonteringsfabrik i Södertälje, en investering på omkring en miljard SEK. Inom några år öppnar vi även en provbana i Södertälje särskilt anpassad för framtidens elektrifierade och självkörande fordon.

Scania är också delaktiga i det samriskbolag för laddinfrastruktur, MILENCE som etablerades mellan Europas tre ledande lastbilskoncerner 2022.

Document type/Dokumenttyp

Title/Rubrik

Issue/Utgåva

Approved by/Godkänt av (tjänsteställebeteckning namn)

File name/Filnamn

Info class/Infoklass

Issued by/Utfärdat av (tjänsteställebeteckning namn telefon)

Date/Datum

Page/Sida

230609

5(5)

Sammantaget kommer förslaget om reviderade CO2 standards ha stor betydelse både för den samlade konkurrenskraften hos den Europeiska tunga fordonsindustrin och möjligheterna till global omställning av transportsektorn. Ett svenskt ledarskap i frågan är viktigt både för Sveriges industriella utveckling och svensk exports möjlighet att bidra till klimatomställningen.

Södertälje 230609

Kontaktpersoner Scania:

Jennie Cato, Head of public affairs and partnerships, jennie.cato@scania.com,
08-553 83 938

Maria Söderman, technical advisor, maria.soderman@scania.com, 08-553 826 27

Jan Linder, technical advisor, jan.linder@scania.com, 08-553 814 65