

Göteborg, den 09 juni, 2023

Klimat- och näringslivsdepartementet

[kn.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:kn.remissvar@regeringskansliet.se)

Kopia till

[erik.kiesow@regeringskansliet.se](mailto:erik.kiesow@regeringskansliet.se)

## **Remissvar på Förslag till förordning om koldioxidnormer för tunga fordon, REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL amending Regulation (EU) 2019/1242, och Regulation (EU) 2018/956, COM(2023) 88 final av den 14 februari 2023.**

Vätgas Sverige har tagit del av rubricerad promemoria. Vår kompetens inom området vätgas i transportsektorn bör vara en viktig faktor i analyser och i planeringen av transportsektorns klimatomställning och därför vill vi delge våra och våra medlemmars synpunkter. Här kommer vårt yttrande enligt Energimyndighetens remiss med diarienummer KN2023/02790 från den 6 april 2023.

### **Om Vätgas Sverige**

Vätgas Sverige är ett partnerskap för vätgas och vätgasteknik som arbetar för en ökad användning av vätgas med lågt koldioxidavtryck som energibärare i ett mer hållbart samhälle. Vi representerar intressen från över 160 medlemmar som kommer från näringsliv, forskningsinstitut, kommuner, regioner, nationella myndigheter och föreningar. Verksamheten bedrivs i form av en ideell förening och består av en styrelse, ett kansli och våra medlemmar. Föreningen är partipolitiskt obunden och har i styrelsen en jämlik balans mellan näringsliv och offentliga organisationer.

Vätgas Sverige fungerar som initiativtagare, samordnare och kunskapspridare. Vår syn på vätgasens roll som energibärare är balanserad och långsiktig. Vi ser att vätgas- och vätgasteknik utvecklas mycket starkt och att det tillsammans med andra teknologier kommer möjliggöra framtidens mer hållbara och effektiva energiförsörjning.

### **Synpunkter - generellt**

Europeiska unionen har åtagit sig att påskynda reduceringen av koldioxidutsläpp och en ambitiös implementering av förnybara energikällor, för att uppnå klimatneutralitet eller nettonollutsläpp senast år 2050. Det målet är kärnan i den europeiska Gröna Givna (EU Green Deal) och ligger i linje med Europeiska unionens åtagande för globala klimatåtgärder enligt Parisavtalet. För att nå klimatneutralitetsmålet fastställde Europaparlamentet och Ministerrådet en förordning (EU) 2021/111932 kallad "Fit for 55", med ett bindande EU-klimatmål att minska nettoutsläppen av växthusgaser med minst 55 % till 2030 jämfört med år 1990.

Sverige skall senast år 2045 uppnå nettonollutsläpp av växthusgaser till atmosfären och därefter skall vi ha negativa utsläpp. Denna målsättning kräver en bred klimatomställning i alla sektorer. Den viktigaste faktorn för klimatomställningen i transportsektorn är utfasning av fossila drivmedel samt ökad effektivitet i energianvändningen vid transportarbetet. Detta planeras ske genom bred elektrifiering tillsammans med övergång till icke-fossila drivmedel. Vätgas producerad från icke-fossila energikällor,

kan genom sina unika egenskaper som energibärare och drivmedel, erbjuda stora möjligheter till att underlätta och påskynda klimatomställning i transportsektorn.

Koldioxidutsläppen från tunga fordon, inklusive lastbilar, bussar och turistbussar, utgör cirka 6 % av de totala koldioxidutsläppen inom EU och cirka 25 % av de totala koldioxidutsläppen kommer från vägtransporter. Utan ytterligare åtgärder förväntas andelen koldioxidutsläpp från tunga fordon öka med cirka 9 % mellan 2010 och 2030.

Vätgas Sverige stödjer fullt ut den ambition som fastställts av den europeiska Gröna Givens och stöder aktivt det svenska klimatneutralitetsmålet 2045. Vätgas Sverige står också bakom en ökad ambitionsnivå för reduktion av koldioxidutsläpp från tung trafik, både för gods- och persontransporter, enligt förslagen till uppdatering av EU:s regelverk enl. (EU) 2019/1242 samt (EU) 2018/956. I samband med den föreslagna revideringen bör höga ambitioner beakta ett teknikneutralt förhållningssätt.

Detaljerade synpunkter och kommentarer från Vätgas Sverige presenteras nedan.

## Specifika synpunkter och förslag

### Målsättning

I denna förordning fastställs prestandakrav för CO<sub>2</sub>-utsläpp för nya tunga fordon, varvid de specifika CO<sub>2</sub>-utsläppen från Unionens flotta av nya tunga fordon ska minskas jämfört med referensvärdet på CO<sub>2</sub>-utsläppen. Referenskoldioxidutsläppen ska baseras på övervakningsdata som rapporterats i enlighet med förordning (EU) 2018/956 för perioden 1 juli 2019 till 30 juni 2020 (referensperioden).

Tidigare utformning av förordningen krävde jämfört med referensperioden en minskning med 15 % till 2025 och 30 % till 2030. I den föreslagna revisionen planeras en tydlig skärpning av utsläppsreduktionen, med följande kriterier:

- 15 % till 2025,
- 45 % till 2030,
- 65 % till 2035,
- 90 % till 2040 och därefter.

Vätgas Sverige stöder den ökade målsättningen för införande av tunga fordon med nollemission.

### Omfattning

Den föreslagna revisionen av denna förordning föreslår även att de nya utsläppskraven ska tillämpas på nya fordon som antingen har typgodkänts eller godkänts individuellt enligt förordning (EU) 2018/858, och som tillhör följande kategorier:

- M2 och M3;
- N1, som inte omfattas av förordning (EU) 2019/631 samt N2 och N3.
- O3 och O4.

Ovanstående medför en utökning av fordonskategorier som berörs av förordningen, från tidigare omfattning som enbart refererade till tunga fordon avsedda för godstransporter till det nuvarande förslaget som omfattar tunga fordon för både persontransporter, godstransporter samt släpfordon.

Vidare medför den föreslagna revisionen ett förtydligande om nya stadsbussar med införande av 100% av nollemissionsfordon 2030, samt ett motsvarande krav för andra fordon i offentlig upphandling.

Vätgas Sverige stöder intentionen med att inkludera flera fordonskategorier i förordningen om utsläppsreduktion för tunga fordon.

### **Definition av "nollemissionsfordon"**

Nuvarande utformning av förordningen föreslår avgasutsläpp som ett utsläppskriterium. På längre sikt ser Vätgas Sverige fram emot en systemisk förändring från mätning av avgasutsläpp, till Well-to-Wheel (WtW) eller Life Cycle Assessment (LCA), för att fullt ut beakta de utsläpp som produceras i alla led under livscykeln, från produktion, genom bruksfasen och fram till utfasning. Det är viktigt att dessa metoder också blir enhetliga inom EU och på sikt även globalt, så att man kan jämföra resultaten.

Nuvarande definition av tunga fordon med nollutsläpp refererar till ett tungt fordon utan förbränningsmotor eller med en förbränningsmotor som släpper ut mindre än 1 g CO<sub>2</sub> /kWh. Vidare definierar förordningen även "tungt fordon med låga utsläpp" som ett tungt fordon med specifika CO<sub>2</sub>-utsläpp på mindre än hälften av referens-CO<sub>2</sub>-utsläppen från alla fordon i fordonsgrupp som det tunga fordonet tillhör.

Den föreslagna ändringen av förordningen medför en reviderad definition av "nollemissionsfordon" enligt följande:

- Ett tungt motorfordon med högst CO<sub>2</sub>-utsläpp på 5 g /(t\*km) eller 5 g /(pass\*km) i enlighet med artikel 9 i förordning (EU) 2017/2400.
- Ett släpfordon utrustad med en anordning som aktivt stödjer dess framdrivning och som inte har någon förbränningsmotor eller har en förbränningsmotor som släpper ut mindre än 5 g CO<sub>2</sub>/kWh i enlighet med förordning (EG) nr 595/2009

Den föreslagna gränsen på 5 g /(t\*km) medför att vätgasmotorer med dubbla bränslen som körs delvis på diesel som ett startbränsle kan kvalificera sig som nollutsläpp. När det gäller den föreslagna gränsen på 5 gr per passagerare och kilometer skulle vissa stadsbussar med stor passagerarkapacitet kunna inkluderas i definitionen av nollemissionsfordon.

Vätgas Sverige anser att teknikneutralitet bör bevaras och alla vätgasbaserade lösningar som potentiellt kan eliminera fossildrivna fordon från EU:s vägar bör inkluderas. Vidare behöver Transportstyrelsen anpassa sin klassning av fordon med förbränningsmotor som kör på vätgas, så att den stämmer överens med EUs definition av nollemissionsfordon med referens till ovan angivna utsläppsnivåer.

### **Fordonstyper undantagna från den föreslagna revisionen**

De föreslagna utsläppsmålen gäller inte specialfordon, terrängfordon och yrkesfordon, såsom mobilkranar, skogs- eller jordbruksfordon. Med det relativt låga antalet fordon som innefattas i dessa fordonskategorier representerar detta undantag en välavvägd balans mellan kostnader och det totala utsläppet. Däremot borde s.k. vocational vehicles, som t.ex. sopbilar vägas in. De har visserligen relativt kort körsträcka, men de opererar ofta i känsliga miljöer med mycket människor närvarande och teknologier för att reducera dessa fordons emissioner finns redan tillgängliga. Därför bör vi även ha en klar målsättning i emissionsreduktion för dessa fordon.

Vi ser även lokala initiativ i t.ex. Oslo och Göteborg där man har lokal kravställning på att nollemissionsfordon ska användas i städernas kommande stadbyggnadsprojekt och i städernas operativa verksamheter. Dessa målsättningar leder till en positiv utveckling även av specialfordon med lägre emissioner.

**Kommentarer om införande**

Så länge som fordon med nya nollutsläppsdrivlinor är dyrare än fossildrivna motsvarigheter är ett stödsystem som hjälper ägaren av fordonet bära den ekonomiska bördan en viktig faktor som påskyndar omställningen till nollutsläppsfordon. Följaktligen borde fordon med högre operativ kapacitet och därmed en högre potential att minska koldioxidutsläppen ges ett proportionerligt högre stöd än fordonen med lägre påverkan på utsläppet. Stödets utformning borde vara teknikneutralt och baseras på verklig utsläppsreduktion jämfört med fossildrivna alternativet. Samtidigt borde stödregelverket beakta graden av kommersiell mognad för respektive nollemissionsteknik och anpassas till exempel till bredden på marknadserbudandet, vilket starkt påverkar konkurrensen, prisbilden och tillgången på fordonen. Stödet bör gradvis fasas ut allteftersom kostnadsgapet till motsvarande fossildrivna fordon sjunker.

Göteborg, 9 juni 2023

Med vänlig hälsning,

**Björn Aronsson**

bjorn.aronsson@vatgas.se

Verksamhetsledare

Vätgas Sverige