

Miljödepartementet
Infrastrukturdepartmentet
m.remissvar@regeringskansliet.se

AB Volvos synpunkter avseende Trafikanalys Rapport 2022:14 Förslag som leder till transportsektorns klimatomställning (M2022/01828)

I mitten av september 2022 startade AB Volvo serieproduktion av tunga elektriska lastbilar i Sverige. Efterfrågan på eldrivna lastbilar ökar snabbt på många marknader och 2023 startas serietillverkning även i Belgien. En drivkraft är transportköpare som väljer att gå över till fossilfria transporter för att nå sina klimatmål. Volymerna beräknas öka betydligt under de närmsta åren och 2030 ska till exempel Volvo Lastvagnars försäljning av elektriska lastbilar i Europa vara minst 70 procent. Tekniken finns och transportköparna vill kunna välja fossilfria transporter. En förutsättning för att åkerinäringen ska investera i dessa lastbilar och att klimatomställningen ska lyckas är, utöver att elektriska lastbilar finns på marknaden, att det finns en ändamålsenlig laddinfrastruktur på plats, att hållbara förnybara drivmedel finns att tillgå samt ett väl fungerande stödsystem. För att möta den ökande efterfrågan måste omställningstakten öka.

AB Volvo önskar framföra följande synpunkter på Trafikanalys rapport om förslag som leder till transportsektorns klimatomställning. Det noteras att rapporten utgår ifrån styrmedel beslutade fram till 1 mars 2022, samt att förutsättningarna genom den nya regeringens politik till viss del har förändrats.

- ❖ AB Volvo delar Trafikanalys uppfattning att det finns ett fortsatt behov av ytterligare styrmedel och åtgärder samtidigt som befintliga styrmedel bibehålls, utvecklas och förenklas men i huvudsak utan väsentliga förändringar. Styrmedel är nödvändigt från ett systemperspektiv tills det råder kostnadsparitet mellan fossilfria och fossila alternativ.
- ❖ För att omställningen inte ska avstanna utan fortgå och helst accelerera behövs olika styrmedel som alla är stabila och förutsebara. Långsiktiga förutsättningar är viktiga och säkerställs bäst genom en fastställd plan för vad som ska fasas in i/ut ur systemet och när. Med tanke på en föränderlig omvärld och det instabila geopolitiska läget måste en regelbunden uppföljning och utvärdering göras i takt med marknadsutvecklingen så att ändrade förutsättningar beaktas, utan att ge avkall på de långsiktiga målen och mesta möjliga stabilitet. Det måste finnas kontinuitet för alla aktörer annars riskerar önskade åtgärder att utebli. Beträffande rapportens förslag om beslutade och aviserade styrmedel så har AB Volvo följande kommentarer.
 - En bred utredning av reduktionsplikten och/eller utsläppshandelssystem välkomnas. Reduktionsplikten är i dagsläget ett av de viktigaste styrmedlen för att nå det klimatpolitiska etappmålet för transportsektorn. I takt med att fossila drivmedel fasas ut som ett led i omställningen kommer betydelsen av reduktionsplikt att minska. Hur och

när bör fastställas i en plan som följs upp och utvärderas regelbundet liksom lämpligheten att omvandla reduktionsplikten till ett nationellt utsläppshandelssystem.

- Förlängd klimatpremie för tunga lastbilar välkomnas och ses som ett fundament för att åkare ska vilja investera i t.ex. elektriska lastbilar. Behåll därför klimatpremien för tunga lastbilar och inkludera både vätgas och biogas. Åkerinäringen har små marginaler och behöver fortsatt stötta ytterligare en tid för att kunna välja nya tekniker som t.ex. el, vätgas och flytande biogas. Hur länge ett introduktionsstöd behövs är svårt att bedöma och behöver följas upp löpande. Även storleken på stödet bör ses över men framför allt behöver budgetutrymmet anpassas till efterfrågan och till andra länders stödnivåer samt vilka merkostnader som omfattas. Merkostnaderna för en elektrisk lastbil, jämfört med en konventionell lastbil, bör också omfatta både elektriska påbyggnader och infrastruktur för laddning i "hemmadepå" t.ex. upp till 50 kW, för att vara funktionellt jämförbara. Det behövs ett tillägg i klimatpremien som definierar vilka typer av merkostnader, stödnivåer och maxbelopp som ska tillämpas. Den största vinsten är att undvika olika stödsystem för basinvesteringen dvs en fungerande elektrisk lastbil, inte nödvändigtvis en hög stödnivå eller ett högt maxbelopp. Skulle klimatpremien plötsligt tas bort eller budgetbegränsas befarar vi en återgång till diesel, vilket skulle bromsa upp omställningen.
 - Kompletterande stöd, styrmedel och regelverk för att minska gapet mellan miljölastbilar och konventionella lastbilar såsom t.ex. differentierade vägskatter (Eurovignette), nollemissionszoner, ökade off-peak leveranser, tillåtna dimensioner och viktregler samt kör- och vilotidsregler bör utredas snarast. Tillämpliga åtgärder ska implementeras skyndsamt och i enlighet med EU-regelverk. Vid behov bör Sverige även aktivt driva revidering av dessa.
- ❖ Det sker just nu en snabb utveckling inom biogas till tung trafik. Denna positiva utveckling återges dock inte i Trafikanalys rapport eller i någon av underlagsrapporterna. Vi befarar att EU:s beslut att fasa ut förbränningsmotorn i lätta fordon kan komma att spilla över till de tunga fordonen. Sverige bör verka kraftfullt i EU för att säkerställa att fordonstillverkarna kan fortsätta tillverka effektiva biogasdrivna tunga fordon under lång tid framöver. El- och vätgaslastbilar kommer att utvecklas och bidra i allt större utsträckning till omställningen, men givet den enorma utmaning det innebär att ställa om de tunga transporterna kommer *alla* hållbara alternativ behövas även på lång sikt – och biogas är ett kostnadseffektivt sådant. Det vore mycket olyckligt om EU stängde dörren för biogas i tunga transporter.
 - ❖ Vad gäller sjöfarten så stödjer AB Volvo Trafikanalys förslag att utveckla krav på myndigheternas fartygsflotta samt att utreda nationella krav på drivmedel för mindre fartyg och vill speciellt framhålla vikten av laddinfrastruktur i hamnar och färjelägen, inklusive laddning av batterier. Vidare ser AB Volvo positivt på styrmedel och skatter på koldioxid enligt principen "förorenaren betalar" och baserat på nettoutsläpp "well to wake", givet att det totala kostnadstrycket inte ökar på sektornivå.
 - ❖ För att kunna säkerställa och bibehålla den svenska konkurrenskraften internationellt är det viktigt att vara pådrivande vid internationella förhandlingar och på EU-nivå samt att använda de styrmedel som finns till hands såsom t.ex. notifiering till EU Kommissionen och IPCEI. Ett ytterligare utökat samarbete mellan myndigheter och näringslivet är önskvärt. AB Volvo bistår

gärna med sakkunskap och fakta som en aktiv aktör för att bidra till möjligheten att nå såväl de nationella som de globala klimatmålen.

- ❖ Klimatomställningen innebär att flera aktörer inom olika branscher har ett och samma mål, ett fossilfritt samhälle. Samarbete och systemtänk i helt nya konstellationer och nya sammanhang är nödvändigt för att målen ska kunna nås. I dagsläget är regelverk och styrmedel fragmenterat och hanteras av olika myndigheter med olika processer. Många frågor hanteras isolerat och utan relevant och övergripande sammanhang. En mer övergripande och konkret plan för hur klimatmålen ska uppnås är nödvändig. För att transportsektorns klimatomställning ska lyckas måste roller och ansvar förtydligas och styrmedel koordineras över många politikområden för att kunna öka omställningstakten.

Vi ser fram emot en fortsatt dialog och finns givetvis tillgängliga för frågor.

Göteborg 2022-12-15

Susanne Jannesson, AB Volvo
Mail: Susanne.jannesson@volvo.com

Anders Berger, AB Volvo
Mail: anders.berger@volvo.com