



Klimat- och näringslivsdepartementet

Remissammanställning av förslag om koldioxidnormer för nya tunga fordon

Remissen av förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EU) 2019/1242 vad gäller skärpning av normerna för koldioxidutsläpp från nya tunga fordon och införandet av rapporteringskyldigheter samt om upphävande a förordning (EU) 2018/956.

Skrivelsen skickades till 69 remissinstanser. Totalt har 36 remissvar inkommit. Därutöver har 4 instanser kommit med yttranden.

Bland remissvaren återfinns 14 centrala myndigheter, 2 lärosäten och forskningsinstitut, 3 landsting, kommuner, regioner och regionförbund, 12 bransch- och näringslivsorganisationer, 4 enskilda företag och statliga bolag och 1 domstol. Bland de som har svarat utöver remissen återfinns 1 länsstyrelse, 1 bransch- och näringslivsorganisation och 2 enskilda företag.

Övergripande om remissammanställningen

Den här remissammanställningen behandlar Europeiska kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om översyn av CO2-krav för tunga fordon, COM(2023) 88.

Sammanställningen omfattar en övergripande sammanfattning av förslaget innehåll skrivet enligt Regeringskansliets faktapromemoria 2022/23:FPM58, en sammanfattning av remissinstansernas inställning till förslaget, remissinstansernas samlade synpunkter samt remissinstansernas detaljerade synpunkter.

Remissinstanserna är uppdelade efter sin inställning till förslaget. I de fall där en remissinstans överlag sagt sig vara positiv utan att kommentera förslaget i övrigt, eller endast lämnat positiva synpunkter, är bedömningen att instansen tillstyrker förslaget i sin helhet.

Har en remissinstans överlag sagt sig vara positiv till förslaget men lämnat övergripande, kritiska eller ifrågasättande synpunkter eller reservationer är den samlade bedömningen att remissinstansen är positiv till förslaget, och synpunkterna har lyfts fram under rubriken *"Remissinstansernas detaljerade synpunkter"*.

De remissinstanser som inte uttryckt sig vare sig positivt eller negativt om förslaget har bedömts som instans som endast lämnat synpunkter. Har remissinstansen i fråga uttryckligen sagt att de inte vill kommentera förslaget eller inte har några synpunkter läggs den till rubriken *"Remissinstanser som inte har några synpunkter eller avstår att svara"*.

Har en remissinstans uttryckligen sagt att de avstyrker förslaget, eller överlag sagt sig vara negativ till förslaget men samtidigt lämnat synpunkter eller reservationer är den samlade bedömningen att remissinstansen avstyrker hela eller delar av förslaget, och synpunkterna har lyfts fram under rubriken *"Remissinstansernas detaljerade synpunkter"*.

Förslagets innehåll

Europeiska kommissionen (kommissionen) presenterade den 14 februari 2023 ett förslag till förordning med nya skärpta EU-mål för koldioxidutsläpp från nytillverkade tunga vägfordon. Tunga vägfordon står idag för uppskattningsvis 6 % av EU:s totala växthusgasutsläpp och utgör en stor del av EU:s klimatpåverkan. Dagens mål att minska koldioxidutsläppen för vissa tunga vägfordon över 16 ton med 15 % till 2025 och med 30 % till 2030, föreslås skärpas till att i princip omfatta samtliga kategorier tunga vägfordon över 5 ton. Koldioxidutsläppen föreslås minska med 45 % till 2030, 65 % till 2035 och 90 % till 2040. För stadsbussar föreslås nollutsläpp till 2030 och en särskild tilldelningsgrund för upphandling. Målnivåer införs även för tunga släpfordon.

Förslaget finns närmare beskrivet i regeringens redogörelse till riksdagen i faktapromemoria 2023/23:FPM58.

Remissinstansernas inställning till förslaget

Totalt 33 insatser har valt att yttra sig, varav 2 remissinstanser stödjer förslaget i sin helhet, 24 remissinstanser stödjer förslaget med synpunkter, 4 har endast lämnat synpunkter och 3 ifrågasätter/är kritiska mot hela eller stora delar av förslaget.

Remissinstanser som stödjer förslaget

Region Dalarna och Trafikverket stödjer förslaget i sin helhet.

Remissinstanser som stödjer förslagets inriktning med synpunkter eller invändningar mot delar av förslaget.

Transportstyrelsen, Tillväxtverket, Uppsala universitet, Einride, Naturvårdsverket, Vätgas Sverige, Energiföretagen Sverige, Mobility Sweden, AB Volvo, Statens energimyndighet, Scania AB, Svensk Kollektivtrafik, Trafikanalys, Region Kalmar län, Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Amazon Norden, E.ON Sverige AB, Upphandlingsmyndigheten, Motorbranschens Riksförbund (MRF), Biodriv Öst, Neste Sverige, Drivkraft Sverige, Transportföretagen, Näringslivets Transportråd jämte Sveriges Kommuner och Regioner (SKR).

Remissinstanser som endast lämnat synpunkter

Regelrådet, Konjunkturinstitutet (KI), Länsstyrelsen Skåne och Energigas Sverige.

Remissinstanser som ifrågasätter/är kritiska mot hela eller stora delar av förslaget

Skogsindustrierna och Sveriges Åkeriföretag.

Remissinstanser som inte har några synpunkter eller avstår att svara

Arbetsmiljöverket (AV), Boverket, Domstolsverket, Kammarrätten i Stockholm, Kommerskollegium, Konkurrensverket (KKV) och Svenska LCV-föreningen.

1. Remissinstansernas samlade synpunkter

Sammanfattning

En klar majoritet av remissinstanserna ställer sig positiva kommissionens initiativ för att minska koldioxidutsläppen från tunga vägfordon. Flera instanser pekar på vikten av en kraftfull och skyndsam utbyggnad av laddinfrastruktur och konstaterar att den huvudsakliga inriktningen med förslagets utformning kommer att gå mot elektrifiering vilket kommer att ställa stora krav på elnätsutbyggnad.

Många remissinstanserna stödjer omställningstakten. Flera instanser förespråkar dock en snabbare omställning. Däremot är remissinstanserna kritiska mot att klass-2 bussar ska omfattas av samma omställningskrav som klass-1 bussar. Klass-2 bussar bör snarare omfattas av de generella kraven för övriga tunga fordon. Flera remissinstanser anser att en översyn av förordningen bör tidigareläggas med ett år till år 2027 i syfte att följa utvecklingen.

Flera remissinstanser pekar på vikten av att kraven inte får begränsa möjligheten att fortsatt kunna använda längre och tyngre lastbilar. Flera remissinstanser anser också att flera av de undantagna fordonen i kategorin arbetsfordon såsom sopbilar, borde kunna inkluderas då det kan få gynnsam effekt för luftkvaliteten i tätorter, även om effekten på koldioxidutsläpp är relativt låg.

Flera remissinstanser anser att hållbara förnybara bränslen borde ha getts ett större utrymme för omställningen medan andra försvarar principen om nollutsläpp från avgasrör i enlighet med kommissionens förslag.

Remissinstanserna är kritiska mot förslaget till upphandlingskrav för stadsbussar. De särregleringar som föreslås anser vara komplicerade och svåra att tillämpa.

Flera remissinstanser pekar på vikten av att kraven i Euro-7 förordningen och koldioxidnormerna sätts i relation till varandra. Flera remissinstanser framhåller att kraven i Euro-7 inte får undantränga insatser för elektrifiering medan SKR anser att fordonstillverkarnas insatser för att uppfylla kraven på koldioxidnormer för tunga fordon inte får ske på bekostnad av kraven i Euro-7.

Målnivåer

Scania konstaterar att revideringen av lagstiftningen sker samtidigt som genombrottet för elektrifierade tunga lastbilar sker. För att de föreslagna ambitiösa målen i kommissionens förslag ska kunna nås menar de att revideringen av koldioxidstandarden måste ses i en helhet där både utbyggnadstakten av laddinfrastruktur, elnätsutbyggnad, total kostnad för ägande, samt Euro 7 lagstiftningen, vägs in. *Energimyndigheten* menar att det utifrån underlaget är svårt att ta ställning till de specifika målnivåerna. Myndigheten lyfter vidare vikten av en helhetssyn på hur föreslagen lagstiftning, det angränsande Fit for 55-paketet samt Euro 7 påverkar Parisavtalets målsättningar, energisystemet och hållbar utveckling i ett brett perspektiv. Vidare tillstyrker myndigheten revideringen av regelverket om CO₂-normer för utbudet av nya tunga fordon. Förändringarna ger ökade incitament för forskning, innovation och utveckling mot låga eller inga CO₂-utsläpp för fler tunga fordonstyper, och ökar förutsättningarna för att nå uppsatta klimatmål.

Einride välkomnar att kommissionen slutligen kommit med sitt förslag men anser att förslaget är oroande svagt. *Einride* och *Energiföretagen* föreslår mål för HDV-utsläpp på 65 procent minskning 2030 och 100 procent till 2035. *Energiföretagen* föreslår en tidsfrist till 2040 för för anpassade fordon (vocational vehicles). De framhåller vidare att det med den sänkta reduktionsplikten (till 6 %) kommer att bli extremt utmanande att nå klimatmålet på 70 % utsläppsminskning för inrikestransporter till 2030

liksom att nå en helt fossilfri fordonsflotta till 2045. De framhåller att det därmed blir än viktigare att accelerera elektrifieringen av transportsektorn. *Energiföretagen* tillstyrker därför förslaget om skärpta koldioxidnormer för tunga fordon men anser att det hade kunnat vara ännu ambitiösare. *Naturvårdsverket* anser att införandet bör ske med en högre ambition som innebär 100 procents utsläppsreduktion senast 2040.

Neste stöder kommissionens strävan att uppnå en koldioxidneutral transportsektor och ambitiösa mål för att minska koldioxidutsläppen. Trots det beklagar *Neste* att kommissionen missar en viktig möjlighet att främja användningen av hållbara förnybara bränslen, såsom biobränslen, biogas och e-bränslen, för att påskynda övergången till fossilfria drivmedel för tunga fordon. *Neste* anser att en obligatorisk användning av koldioxidneutrala bränslen borde krävas för nya fordon med förbränningsmotorer (ICE) som säljs efter 2040. *Drivkraft Sverige* föreslår att fordon med förbränningsmotor som enbart drivs av koldioxidneutrala drivmedel räknas som nollutsläppsfordon såsom det föreslagits i samband med skärpningen av CO₂-kraven för lätta fordon. *BioDriv Öst* tycker att det är positivt att kommissionen vill skärpa förordningen om koldioxidutsläpp från nya tunga fordon. De anser däremot att ambitionsnivån dels borde höjas och dels kunna uppnås med större flexibilitet än vad som föreslås. De understryker att alla hållbara biodrivmedel behövs i den gröna omställningen och att målen bör nås av en kombination av tekniker. De anser att Sverige bör verka för att en andel av de föreslagna utsläppsminskningarna ska kunna uppfyllas med antingen elektrifierade fordon eller fordon som körs med hållbara biodrivmedel.

VTI ser positivt på striktare krav för koldioxidutsläpp för tunga fordon men anser att det bör vara möjligt att använda alternativa bränslen i konventionella motorer och att det därför bör inkluderas i beräkningen av utsläppsminskningen. De lyfter vidare att det är viktigt att även genomföra mätningar av koldioxidutsläpp för de nya fordonen och inte enbart basera typgodkännandet på modellering. *Vätgas Sverige* stöder den ökade målsättningen för införande av tunga fordon med nollemission. *MRF* framhåller att de målsättningar för minskade utsläpp som föreslås av kommissionen är tuffa, men fullt möjliga att nå. *Region Kalmar län* välkomnar den övergripande inriktningen i kommissionens förslag med skärpta EU-mål för koldioxidutsläppen från nytillverkade tunga fordon. Regionen är dock orolig för att vissa aspekter av förslagen är formulerade på ett sätt som

riskerar att hindra snarare än stödja den gröna omställningen och möjligheten att nå EU:s klimatmål.

Näringslivets Transportråd instämmer i den övergripande ambitionen i kommissionens förslag med skärpta EU-mål för koldioxidutsläpp från nytillverkade tunga fordon. Men de framhåller att det övergripande målet ska vara en minskning av växthusgasutsläpp oavsett drivlina. *Uppsala universitet* framhåller att miljöpolitiken bör ha mål som både är att minska utsläppen och som är ekonomiskt effektiva. De framhåller vidare att då denna policy riktar sig till en viss sektor, och inte inkluderar sektorsövergripande effekter, kan den bli mer kostsam än mer omfattande policies, som EU:s tak- och handelssystem för transportsektorn. Uppsala universitet framhåller att en beskattning av kolhalten i bränslen skulle vara mer kostnadseffektivt. *Trafikverket* bedömer att förslaget kommer att få stor påverkan på introduktionen av nollutsläppsteknik inom tunga fordon vilket bidrar positivt både till att minska utsläppen av koldioxid och utsläppen av luftföroreningar.

Upphandlingsmyndigheten välkomnar förslaget om en skärpning av de gällande koldioxidnormerna för tunga fordonstillverkare, vilket är ett viktigt led i att nå uppställda klimatmål. *Transportföretagen* är i grunden positiva till krav på fordonstillverkare som i princip innebär endast nollutsläppsfordon från 2040 men anser att förslaget bör utgå från ett livscykelperspektiv med avstamp från ”well to wheel approachen”. *Svenske kollektivtrafik* ställer sig positivt till skärpta koldioxidnormer för tunga fordon, däribland bussar och framhåller att förslaget bör ses som en naturlig fortsättning på Clean Vehicles Directive (CVD) där koldioxidkrav på fordon skärps kontinuerligt. Bland annat ser de 2030 som en rimlig brytpunkt för övergång till helt elektrifierad bussflotta vad gäller klass 1-bussar. Däremot anser de att klass-2 bussar ska omfattas av de generella kraven för tunga fordon och inte som klass-1 bussar.

E.ON bejakar omställningen mot de energi- och klimatpolitiska målen som ligger till grund för det remitterade förslaget om koldioxidnormer för tunga fordon. Vidare lyfter de att förslagen bör bidra till en snabbare omställning till fossilfria drivlinor vilket de menar kommer vara avgörande för måluppfyllelse samt att elektrifieringen spelar en kritisk roll. *Amazon* vill se ökade mål för CO₂-reduktion för att påskynda införandet och utvecklingen av nollutsläppsfordon (ZLEV) i EU och vill se en ökning av målet för 2030

från nuvarande 30 procent till minst 50 procent, samt införandet av ett delmål på 30 procent före 2027.

Sveriges Åkeriföretag anser att utsläppsmålen bör utformas på ett teknikneutralt sätt och beräkningarna för ett fordons koldioxidutsläpp bör ta hänsyn till dess klimatpåverkan i ett LCA eller WtW-perspektiv och inte endast utgå utifrån utsläpp från avgasröret för att uppnå maximal klimatnytta på ett kostnadseffektivt sätt. *SKR* ser det som positivt att kommissionen har höjt klimatambitionerna och ambitionerna om att öka takten i omställningen till en fossilfri fordonsflotta. *SKR* anser dock att EU:s regelverk om utsläpp ska ha sin utgångspunkt i minskad klimatpåverkan ur ett livscykelperspektiv och därutöver vara teknikneutralt.

Släpvagnar och trailers

Mobility Sweden tycker det är bra att kommissionens förslag till nya CO₂-mål utökas till att omfatta fler fordon samt att nya krav på trailers och semitrailers sannolikt kommer få en stor betydelse för att reducera CO₂-utsläppen från tunga vägtransporter.

Bussar

Konjunkturinstitutet (KI) menar att det kan vara kostsamt att införa ett mål redan 2030 för nya tunga stadsbussar vilket de menar förefaller exkludera bussar drivna med biobaserade bränslen. Detta samtidigt som en sådan strategi inte bidrar till att uppfylla EU:s eller Sveriges utsläppsmål vilka är inriktade på fossila utsläpp. *Trafikanalys* anser att definitionen av stadsbussar inte är lätt att begripa vilket har försvårat tolkningen av förslaget, samt att krav på helelektrifierade stadsbussar från 2030 kan medföra organisatoriska problem för kollektivtrafikmyndigheterna. *Svensk kollektivtrafik* anser att klass 2-bussar ska omfattas av de generella kraven för tunga fordon och inte de för stadsbuss då användningen av dessa fordon inte enbart sker i stadstrafik. Vidare lyfter de att utbudet av elektriska klass 2-bussar är betydligt mindre än för klass 1 och räckvidden ännu inte fullgod. Ett bredare utbud väntas först om några år, vilket gör det tveksamt om ett 2030-mål för klass 2-bussar är lämpligt, vad gäller räckvidd, utbud och pris. Att kravställa nollutsläppsfordon i klass 2-bussar som kör regiontrafik kräver mer omfattande infrastrukturutbyggnad än endast för klass 1 menar de.

Mobility Sweden och *AB Volvo* anser att undergrupp 31-L2 (2-axlar klass II lågentré) och 33-L2 (3-axlar klass II lågentré) bör definieras om och flyttas

från kategori MZE (stadsbussar) till MCO2 (regionala bussar och långfärdsbussar). *AB Volvo* förklarar det genom att dessa bussar används på liknande sätt som regionala bussar. *Transportföretagen* är positiva till att Klass I bussar inkluderas i förslaget men att Klass II bussar bör exkluderas. *Scania* föreslår att klass 2 lågentrébussar flyttas från kategorin stadsbussar till långfärdsbuss. Detta beroende på att denna buss typ har ett tydligt annorlunda transportuppdrag jämfört med stadsbussar. Dessutom regleras denna busskategori inte inom CVD (EU 2019/1161). *Energiföretagen Sverige* föreslår att skärpa utsläppsminskning för stadsbussar med 100 % till 2027 och en utsläppsminskning på 100 % till 2035 för övriga bussar.

Energimyndigheten noterar att nivåerna för nya stadsbussar är särskilt ambitiösa med motivet att marknaden är redo, samtidigt är andelen CO₂-utsläpp från dessa relativt liten och förslaget undantag tycks indikera att tidplanen är för ambitiös i ett efterfrågeperspektiv. *Region Kalmar län* menar att trenden går mot en allmän elektrifieringen av stadsbussar. Regionen ser dock ett behov av tydligare definition av stadsbussar i linje med gängse terminologi. *Region Kalmar län* välkomnar kommissionens ambitiösa utsläppsmål och anser att fordon med netto-noll-utsläpp kommer att spela en viktig roll i omställningen av samhället under en överskådlig tid. Texten bör därför med fördel slå fast att andelen stadsbussar ska vara netto utsläppsfria från och med 2030. *SKR* avstyrker föreslagna krav om nollutsläpp för samtliga fordon i kategorin Stadsbussar och menar att kategorin behöver differentieras utifrån den regionala kollektivtrafikens förutsättningar i Sverige.

Mobility Sweden och *AB Volvo* lyfter att 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. *Transportföretagen* lyfter att en turistbuss inte har samma möjligheter till egen laddinfrastruktur som en linjelagd buss.

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, anser *Mobility Sweden* att den föreslagna reduktionen med basår 2025 bör baseras på situationen för de viktigaste möjliggörande faktorerna och då framför allt utbyggnad av infrastruktur för nollemissionsfordon för denna fordonskategori per medlemsstat. *AB Volvo* menar att den föreslagna reduktionen på 45% 2030–2034 med referensperiod 2025 bör justeras så att

den årliga reduktionstakten blir lika hög som för tunga lastbilar i undergrupp 4, 5, 9 och 10, således 6% per år (med referens till målet 45%). *Scania* ser det föreslagna målet om en utsläppsminskning på 43 procent för långfärdsbussar (coaches) till 2030 som svår att nå. Delvis beroende på att det behövs kompletterande utbyggnad av laddinfrastruktur. Men de ser det som rimligt att stadsbussar föreslås vara nollutsläppsfordon 2030.

Upphandlingskrav

Enligt *Upphandlingsmyndighetens* mening bör upphandlande organisationers handlingsfrihet i upphandlingar inte begränsas på det sätt som nu föreslås. Förslaget utesluter nämligen användningen av utvärderingsgrunderna lägsta pris, kostnad eller upphandling till fast pris, som inte i sig inte exkluderar användandet av kvalitetskrav. Myndigheten anser i stället att upphandlande organisationer själva, utifrån vad som upphandlas och de närmare omständigheterna i upphandlingen, ska vara fria att även fortsatt välja vilken utvärderingsgrund som ska användas för hållbar upphandling. Att begränsa de upphandlande organisationernas handlingsfrihet i detta avseende kan leda till mindre ändamålsenliga upphandlingar och är därför olämpligt. Dessutom kan det leda till oförutsedda konsekvenser som motverkar det avsedda syftet. Att ta hänsyn till hållbarhet och försörjningstrygghet genom andra verktyg än vid utvärderingen av anbud kan många gånger vara mer ändamålsenligt för att säkerställa det resultat man önskar uppnå. Detta kan göras genom till exempel kvalificeringskrav, obligatoriska krav på kontraktsföremålet och särskilda kontraktsvillkor. Upphandlingsmyndigheten anser således att denna del av kommissionens förslag är olämpligt och avstyrker det därför.

Trafikanalys anser att det är märkligt att i en förordning som reglerar koldioxidutsläpp för tunga fordon inkludera en artikel som reglerar offentlig upphandling av tunga stadsbussar där viktningsintervall för försörjningstrygghet specificeras. *Energimyndigheten* anser att det specifika förslaget om undantag för vissa stadsbussar genom särskild upphandling krånglar till regelverket och förefaller styra efterfrågan av fordon snarare än utbud.

SKR avstyrker de allt för detaljerade förslagen i Artikel 3c, som innebär en särreglering för offentlig upphandling och krav på upphandlade myndigheter om hur tilldelning ska göras. *Svensk Kollektivtrafik* vill att de särregleringar som presenteras i förslaget vad gäller upphandlingskrav tas bort. Detta då de menar att förslagen är komplicerade och rimmar dåligt med svensk

upphandlingslagstiftning. Fokus på, i sammanhanget, småsaker som reservdelar kan få stora konsekvenser i upphandling. De framhåller vidare att upphandlingskraven kommer leda till försvårad implementering av de grundläggande kraven om minskade utsläpp, detta genom ett mer komplicerat förfarande och högre kostnader. De lyfter att fokus behöver ligga på att minska utsläppen på tunga fordon med hög flexibilitet hur detta görs. Särregleringar i offentlig upphandling bidrar inte till detta.

Vätgas

Energigas Sverige framhåller att det inte finns någon enskild teknik som ensam kan stå för hela omställningen och de utsläppsminskningar som krävs och anser att elektrifiering, inklusive vätgas och e-bränslen, kommer att spela en viktig roll tillsammans med biogas och flytande hållbara biodrivmedel.

Naturvårdsverket påpekar att vätgasdrift i förbränningsmotor medför hög energianvändning i ett livscykelperspektiv och medför även utsläpp av vissa luftföroreningar, bland annat kväveoxider, och därför inte bör ingå i nollutsläpp.

Vätgas Sverige framhåller att vätgas producerad från icke-fossila energikällor kan erbjuda stora möjligheter till att underlätta och påskynda klimatomställning i transportsektorn. *Vätgas Sverige* anser vidare att teknikneutralitet bör bevaras och alla vätgasbaserade lösningar som potentiellt kan eliminera fossildrivna fordon från EU:s vägar bör inkluderas. De menar att Transportstyrelsen behöver anpassa sin klassning av fordon med förbränningsmotor som kör på vätgas, så att den stämmer överens med EU:s definition av nollemissionsfordon med referens till ovan angivna utsläppsnivåer. Vidare stödjer de intentionen att inkludera flera fordonskategorier i förordningen om utsläppsreduktion för tunga fordon.

Mobility Sweden och *AB Volvo* lyfter att det krävs att en rad möjliggörande faktorer är uppfyllda, främst tillräcklig tillgång till ladd- och vätgasstationer avsedda för tunga fordon för att målen ska kunna nås genom en snabbt ökad andel utsläppsfria fordon.

Mobility Sweden och *AB Volvo* anser att förslaget att definitionen för ett utsläppsfritt fordon ska vara ett tungt motorfordon med högst 5 g/(tonkm) eller 5 g/(person-km) koldioxidutsläpp är bra, vilket är den nivå som krävs för att uppnå tändning av vätgasen. *Scania* välkomnar förslaget om en

förändrad definition av noll-emissionsfordon för fordon med vätgasdriven förbränningsmotor.

Laddinfrastruktur

Tillväxtverket tillstyrker förslaget men anser att det saknas ett djupare resonemang om förutsättningarna och framhåller att det kommer krävas betydande satsningar på en kraftig utbyggnad av laddningsinfrastruktur och tankningsinfrastruktur av alternativa bränslen. *Einride* anser att det behövs investeringar i infrastruktur för att stödja tunga fordon med nollutsläpp, inklusive laddnings- och tankstationer, och förbättra effektiviteten i transportnätverket.

BioDriv Öst framhåller att elektrifiering kräver nya värdekedjor vid fordonstillverkning och ny infrastruktur för fordonsladdning och tankning av vätgas. Även *Amazon* lyfter insatser för utbyggnad av infrastruktur för el och vätgas till tunga fordon.

VTI lyfter en ökad kostnad när fordon elektrifieras både vid inköp av nya fordon, installation av laddinfrastruktur och som en konsekvens av den lägre nyttjandegrad som uppstår till följd av laddtiden. De menar att detta är kostnader som kan vara svåra att klara av för mindre åkerier. *Skogsindustrierna* anser att det saknas förståelse för hur en heltäckande laddinfrastruktur ska se ut för att ge kostnadseffektiva transporter i hela EU, och hur det skulle kunna byggas på mindre än två decennier.

Energiföretagen Sverige framhåller att det krävs en kraftfull utbyggnad av laddinfrastruktur för att kunna realisera elektrifieringen av tunga transporter, här behövs dock ett bredare systemperspektiv än att enbart se laddinfrastrukturen som en separat infrastruktur. De menar att det finns gott om marknadsaktörer som vill bygga laddinfrastruktur men att den stora utmaningen framöver kommer vara kapaciteten i elnäten som är begränsad på många av de platser där laddning efterfrågas.

E.ON ser att stöd för investeringar i fordon och laddinfrastruktur kommer att vara nödvändigt, framför allt i en tidig fas av marknadens utveckling, för att säkerställa tillgänglighet i hela landet. *Drivkraft Sverige* menar att laddinfrastruktur samt effektiva och långsiktiga styrmedel, lagstiftning och andra åtgärder måste finnas på plats för att uppnå de föreslagna mycket utmanande bindande koldioxidkraven. *Scania* framhåller att räckvidd för

batterielektriska fordon kan inledningsvis vara en utmaning för omställning av vissa godsflöden, detta beroende på att otillräckligt utbyggd laddinfrastruktur. *Region Kalmar län* instämmer i regeringens bedömning att skärpningar av EU:s krav för koldioxidutsläpp förutsätter att utbyggnaden av laddinfrastruktur i medlemsstaterna går i tillräckligt snabb takt.

Transportföretagen lyfter att det behövs mekanismer i förslaget som gör det möjligt att inför etappmålen korrigera dessa för att inte skapa stora störningar. Det gäller exempelvis klargörande av vilka fordon eller transporter som ska undantas samt takten, omfattning och spridning av laddinfrastrukturen. Vidare lyfter de hur olika transportslag har olika behov avseende laddinfrastrukturen. De framhåller även att biodrivmedel kommer att spela en viktig roll för de långväga transportererna där laddinfrastrukturen inte är tillräckligt utbyggd.

Sveriges Åkeriföretag anser att utbyggnation av laddinfrastruktur och infrastruktur för andra hållbara fossilfria alternativ i kombination med en utbyggd fossilfri energiproduktion är mycket viktiga åtgärder för att möjliggöra en hållbar användning av dessa fordon. *Trafikanalys* framhåller att en elektrifierad fordonsflotta medför att många andra aspekter behöver beaktas. Bland annat att det krävs en snabb utbyggnad av laddinfrastruktur med effektbehov anpassade för tunga fordon. *Energimyndigheten* vill understryka att en parallell och snabb utbyggnad av laddinfrastruktur för tunga fordon är avgörande för den föreslagna tidplanen. *MRF* lyfter vikten att bästa möjliga förutsättningar skapas för både energiförsörjning och laddning.

Förslagets koppling till Euro 7

Näringslivets Transportråd och *Mobility Sweden* lyfter att det är viktigt att fordonstillverkarnas insatser för att uppfylla koldioxidkraven genom en ökad elektrifiering inte undanträngs av insatser för att uppfylla Euro 7-kraven. *Näringslivets Transportråd* anser således att förordningen om skärpta koldioxidkrav behöver sättas i relation till kraven i Euro 7 och samspela med förhandlingen av Euro 7. *AB Volvo* lyfter vikten av ett väl avvägt Euro 7. *Scania* menar att Euro 7 kommer ta ingenjörresurser från utvecklingen av elektrifierade fordon och försena omställningen till elektrifiering. De lyfter vidare vikten av att se Euro VII och CO2-standards som en helhet.

Trafikanalys nämner att det finns en risk för en ökning av slitagepartiklar då fordon med alternativa drivlinor oftast väger mer än motsvarande fordon med förbränningsmotor.

SKR anser att det är angeläget med en hög ambitionsnivå gällande förbättrad luftkvalitet i våra städer, där en minskning av utsläppen av luftföroreningar och partiklar från vägtrafiken är en viktig förutsättning för att gränsvärden i luftkvalitetsdirektivet inte ska överskridas. Kommuner har inte full rådighet över de åtgärder som krävs. *SKR* ser det som angeläget att fordonstillverkarnas insatser för att uppfylla kraven på CO₂-normer inte sker på bekostnad av utvecklingen för att uppfylla kraven för Euro 7, utan att skärpta CO₂-krav och kraven i Euro 7 står i relation till varandra och samspekar.

Tidsplan

Mobility Sweden och *Scania* ser det som angeläget att en överenskommelse om reviderade CO₂-standarder beslutas senast i början av 2024. *Scania* framhåller att detta ger en tydlig planeringshorisont för utrullning 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.

AB Volvo och *Mobility Sweden* anser att den föreslagna översynen av förordningen bör tidigareläggas till år 2027 och kompletteras med årliga utvärderingar, med start 2025, av situationen för de viktigaste möjliggörande faktorerna per medlemsstat. *Sveriges Åkeriföretag* och *Scania* anser också att översynen bör tidigareläggas till 2027. De framhåller vidare att kostnadsneutralitet för köparen mellan konventionella och elektrifierade fordon kan användas i revideringen som ett av utvärderingskriterierna. För det fall att kostnadsneutralitet inte har uppnåtts behöver, enligt *Scania*, en flexibilitet införas avseende utsläppsskuldgränsen.

Skogsindustrierna lyfter att om förslaget ska behandlas vidare måste tidsplan och koldioxidnivåer ses över och samtliga fossilfria drivlinor måste inkluderas i utsläppsberäkningen. *Drivkraft Sverige* lyfter att alla de åtgärder som föreslås inom ramen för Fit för 55 samverkar och måste vara koordinerade både avseende utformning och införandetidpunkt för att målen ska kunna nås på ett effektivt sätt. *Trafikanalys* ser vissa risker med att ställa höga krav på de allra tyngsta fordonen i närtid. Framför allt gäller det

de tyngsta lastbilarna där en sådan utveckling kan hämma införandet av långa tunga fordon. Även krav på helelektrifierade stadsbussar från 2030 kan medföra organisatoriska problem för kollektivtrafikmyndigheterna.

BioDriv Öst framhåller att för att säkerställa en ändamålsenlig styrning bör kontrollstationen år 2028 tidigareläggas till år 2027. Då kan eventuella förändringar hinna få effekt till år 2030. Därtill bör kontrollstationer införas även år 2032 och 2037, det vill säga tre år före respektive målår.

Transportföretagen lyfter att det behöver finnas kontrollstationer för att följa utvecklingen inför 2030 och 2040. *Näringslivets Transportråd* framhåller att 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.

Teknikneutralitet

Sveriges Åkeriföretag anser att det är viktigt att nya koldioxidnormer utformas på ett teknikneutralt sätt som skapar bästa möjliga förutsättningar för omställning för hela åkerinäringen och inte endast för vissa typer av transporter i områden med bra förutsättningar för utbyggnad av ladd- och vätgasinfrastruktur. *MRF* menar att mycket nu handlar om att implementera den teknik som finns, vilket i sin tur kommer leda till att viljan ökar att investera i forskning och utveckling på området, inte minst vad gäller nya batterier. De framhåller att det är viktigt att regelverken är teknikneutrala. All teknik som kan bidra till minskade utsläpp kommer att behövas. *Region Kalmar län* anser att all teknik behövs i den gröna omställningen och att det är viktigt att inte främja en lösning framför en annan. *Drivkraft Sverige* framhåller att långsiktiga och teknikneutrala regler och styrmedel är en förutsättning för att omställningen ska bli så effektiv som möjligt och för att klimatmålen ska uppnås.

SKR anser att EU:s regelverk om utsläpp ska ha sin utgångspunkt i minskad klimatpåverkan ur ett livscykelperspektiv och därutöver vara teknikneutrala. *Länsstyrelsen Skåne* uppmanar regeringen att driva på EU att anta ett mer teknikneutralt perspektiv där livscykelanalyser för fossilfria drivmedel används. För att kunna göra detta behövs ytterligare begrepp och kategorier under artikel 3 och i angränsande lagstiftning. De menar att en möjlig lösning är att introducera ”netto-noll utsläppsfordon” under artikel 3 som

använder sig av de mest hållbara biodrivmedlen och elektrobränslen. Denna kategori av fordon skulle då i begränsad omfattning kunna användas under artikel 3a för måluppfyllelse.

Undantagna fordon

Regionen Kalmar län välkomnar att kommissionen i den nya artikel 2 punkt 5 tydliggör att fordon med användningsområden inom civilskyddet, brandförsvaret, ordningsmakten, Försvarsmakten eller akutsjukvården undantas från de nya koldioxidutsläppsmålen i förslaget. Undantagen skulle därtill behöva utvidgas för att täcka in långväga regionaltrafik i länder med kallt klimat. Befintlig och beprövad klimatneutral teknik har en viktig roll att spela under en överskådlig tid till dess att nya teknik är mogen för att hantera rådande utmaningar i våra regioner. Region Kalmar län föreslår därför att föra in termen ”regional passagerartrafik” under art. 2 punkt 5, i anslutning till listandet av fordon inom undantagna sektorer. *SKR I* kravställningen för bussar behöver dock även den samhällsorganiserade kollektivtrafikens roll i en totalförsvarskontext beaktas. Kollektivtrafikens roll i totalförsvaret är en fråga som kommer att behöva klarläggas närmare, där erfarenheterna från pandemin är värdefulla.

Vätgas Sverige påpekar att de föreslagna utsläppsmålen inte gäller 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 menar de att s.k. vocational vehicles, som t.ex. sopbilar borde 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. *E.ON* ställer sig frågande till undantag av s.k. vocational vehicles. *E.ON* bedömer att många av dessa typer av fordon, speciellt sopbilar, med sina korta körsträckor och långa tider för laddning, ofta är lämpliga att elektrifiera.

VTI konstaterar att det i lagförslaget anges att yrkesfordon som sopbilar, dumpers och betongblandare ska undantas reglerna under alla perioder som lagförslaget täcker. *VTI* anser att det vore bra att utreda om några typer av yrkesfordon, som sopbilar och andra fordon som rör sig inom ett begränsat område också borde inkluderas. *Amazon* lyfter att det finns goda skäl att

inkludera medeltunga lastbilar (7,5 till 16 ton) i förordningens tillämpningsområde, men för att säkerställa så stor effekt som möjligt är det centralt att prioritera insatser för att minska koldioxidutsläppen från tunga fordon (>16 ton).

Näringslivets Transportråd lyfter att förslaget inte får 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.

Naturvårdsverket välkomnar att en högre andel av utsläppen från de tunga fordonen täcks in med förslaget. Från dagens 73 procent av de årliga utsläppen från de tunga fordonen ökas täckningen till 98 procent. De ifrågasätter dock varför fordon med särskilda uppgifter för exempelvis avfallshantering och slamsugning med mera som står för en stor del av de resterande utsläppen från tunga fordon, och i hög utsträckning används i tätbebyggd miljö, undantas i förslaget. Naturvårdsverket menar att det rättsliga och tekniska ramverket finns för att även reglera dessa fordons koldioxidutsläpp i den rättsakt (regulation2019/1242) som nu föreslås skärpas.

Transportstyrelsen konstaterar att artikel 13a till 13f innehåller flera ändringar jämfört med EU-förordning 2018/956. Artikel 13a påverkar Transportstyrelsen då bland annat att brandförsvarsfordon och polisfordon numera ska ingå i CO2-rapporteringen, vilket kan kräva ändringar i deras system för vägtrafikregister.

Sveriges Åkeriföretag anser att utformningen av regelverket bör ta hänsyn till mer energieffektiva högkapacitetsfordon, med totalvikter på upp till 74 ton och längd på upp till 34,5 meter. Detta så att inte dessa fordons möjligheter att bidra till betydande och kostnadseffektiva utsläppsminskningar begränsas.

Transportföretagen anser att tunga fordon inom grupperna 11 och 12 (6x4 axelkonfiguration) samt 16 (8x4 axelkonfiguration) bör exkluderas. Dessa transporter spelar en viktig roll för näringslivet. De lyfter att det är viktigt att följa fordonsutvecklingen och att inte förbjuda dessa effektiva fordon när det inte finns bättre alternativ.

Övriga synpunkter

Regelrådet förordar att en kompletterande analys bör göras av konsekvenser för svenska aktörer, inklusive företag, av förslaget. *Skogsindustrierna* anser att förslaget riskerar att minska konkurrenskraften för EU som helhet, men särskilt för medlemsstater med industri och handel som är beroende av långa vägtransporter för både råvaror och färdigvaror. De efterfrågar vidare en gedigen konsekvensanalys för Sverige och hela unionen innan några beslut fattas. *Näringslivets Transportråd* efterfrågar en gedigen konsekvensanalys av det remitterade förslaget för Sverige och hela EU innan ytterligare beslut fattas. Vidare framhåller de att om förslaget genomförs fel riskerar det att försämra konkurrenskraften särskilt för medlemsstater som Sverige med industri och handel som är beroende av långa vägtransporter för både råvaror och färdigvaror.

Uppsala universitet tillstyrker förslaget och lyfter att det finns flera positiva aspekter med förslaget, däribland att forskning har visat på vikten av en höjning av utsläppsnormer för miljöpolitikens trovärdighet samt vikten av ledarskap i klimatpolitiken. Uppsala universitet anser dock att en allmän beskattning av kolhalten i bränsle skulle vara mer ett mer kostnadseffektivt sätt att minska koldioxidutsläppen än att införa en samling begränsade regleringar. Region *Dalarna* anser att kommissionens förslag ligger i linje med Dalarnas regionala utvecklingsstrategi och tidigare fattade beslut kring EU:s klimatomål. *Tillväxtverket* lyfter att metoder för rapportering från fordonstillverkarna behöver vara enkla och användarvänliga, för att inte öka den administrativa bördan. *E.ON* lyfter att det krävs fokus på ett systemperspektiv med liknande förutsättningar inom hela EU där elnäten blir en kritisk möjliggörare i elektrifieringen av framtidens fordonsflotta.

Transportstyrelsen lyfter att Artikel 9 anger krav på typgodkännandemyndigheten att verifiera data som används för att beräkna koldioxidutsläpp enligt proceduren i artikel 13. I nuläget finns ingen bestämd testmetod men det kommer krävas avancerad provning som måste upphandlas ifrån en teknisk tjänst. Om regleringens tillämpningsområde dessutom föreslås utökas kommer kravet på antal prov öka. Även om provningen ska bekostas av tillverkarna kommer Transportstyrelsen behöva ett ökat anslag för att kunna bära kostnaden.

Amazon framhåller att incitamentsstruktur bör ses över för att främja införandet och marknadsutvecklingen av ZLEV. *MRF* lyfter att

implementering och utveckling av ny teknik är nyckeln till minskade utsläpp samt att målen måste vara långsiktiga för att skapa vilja till investeringar i ny teknik. *Transportföretagen* framhåller att det är av ytterst stor betydelse att näringslivet ges goda förutsättningar och incitament för att välja fordon med hållbara drivmedel samt ägna resurser till innovation inom utsläppsfriteknik.

Länsstyrelsen Skåne anser inte av styrmedelsförslag bör utformas utifrån utsläppsvärden från avgasröret. Detta innebär att fossila och förnybara drivmedel likställs. Inriktningen bör ändras från tailpipe-utsläpp till well-to-wheel, så att hela livscykelns beaktas. *Energimyndigheten* ser gärna en mer flexibel utformning när det gäller metod för simulering och mätning av CO₂-utsläpp. Detta menar de skulle förbättra regelverkets förutsättningar att spegla nationella förhållanden.

Scania förespråkar en fortsatt så kallad tailpipe metod för att mäta tunga fordons koldioxidutsläpp. Vidare framhåller de att förslaget om reviderade CO₂ standards sammantaget kommer ha stor betydelse både för den samlade konkurrenskraften hos den europeiska tunga fordonsindustrin och möjligheterna till global omställning av transportsektorn.

Einride lyfter att EU bör uppdatera sina regler för att återspegla de mer ambitiösa utsläppsmålen och säkerställa att de genomförs effektivt. Detta inkluderar att sätta strängare utsläppszoner med låga utsläpp och uppmuntra användningen av fordon med låga utsläpp.

Skogsindustrierna anser att förslaget saknar motivering för att det skulle vara möjligt eller kostnadseffektivt att ställa om tunga transporter i alla delar av EU till eldrift under en kort tidsperiod. De menar vidare att omställningen av tunga transporter också behöva ske med biodrivmedel och biogas under överskådlig framtid.

Energigas framhåller att det i den reviderade förordningen bör införas särskilda incitament för biogasteknik (gasfordon) som uppmuntrar fordonstillverkarna att fortsätta utveckla tekniken över tid, i takt med att utsläppsmålen i förordningen skärps. Vidare lyfter de att EU:s politik måste vara konsekvent för att realisera biogasens stora potential. Koldioxidnormerna för tunga fordon bör således erkänna biogas som en av lösningarna för de tunga fordonen och förordningen bör innehålla incitament för utveckling och försäljning av gasfordon som drivs med biogas. *Neste* framhåller att en övergripande definition av koldioxidneutrala

bränslen för lastbilar borde införas. Vidare menar de att det borde införas en mekanism som gör det möjligt för hållbara förnybara bränslen att bidra till målen för fordonsutsläpp. *Drivkraft Sverige* lyfter att det på vägen mot helt utsläppsfria fordon är viktigt att fordon som kan köras på alternativa drivmedel/biodrivmedel fortsatt premieras och prioriteras. *Energimyndigheten* efterfrågar att bredda begreppet ”nollemissionsfordon” till fler alternativa lösningar som kan bidra till klimatmålen. Måldefinitionen bör breddas så att fordon anpassade för s.k. förnybara drivmedel av icke biologiskt ursprung samt biodrivmedel som uppfyller hållbarhetskriterierna kan klassas som nollemissionsfordon då dessa bränslen används.

Bilaga 1 – Förteckning av remissinstanser

Centrala myndigheter

Svar:

Kommerskollegium

Konkurrensverket (KKV)

Transportstyrelsen

Tillväxtverket

Arbetsmiljöverket (AV)

Boverket

Domstolsverket

Trafikverket

Upphandlingsmyndigheten

Statens energimyndighet

Konjunkturinstitutet (KI)

Naturvårdsverket

Trafikanalys

Regelrådet

Inget svar:

Försvarmakten

Skatteverket

Lärosäten och forskningsinstitut**Svar:**

Uppsala universitet

Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)

Inget svar:

Chalmers tekniska högskola

Kungliga tekniska högskolan

IVL Svenska Miljöinstitutet

Research Institutes of Sweden

Landsting, kommuner, regioner och regionförbund**Svar:**

Region Dalarna

Region Kalmar län

Sveriges Kommuner och Regioner

Inget svar:

Region Uppsala

Region Västerbotten

Västra Götalandsregionen

Bransch- och näringslivsorganisationer

Svar:

Drivkraft Sverige

Energigas Sverige

Sveriges Åkeriföretag

Mobility Sweden

Näringslivets Transportråd

Motorbranschens Riksförbund (MRF)

Svensk Kollektivtrafik

Vätgas Sverige

Energiföretagen Sverige

Skogsindustrierna

Transportföretagen

Svenska LCV-föreningen

Inget svar:

Fordonskomponentgruppen

Teknikföretagen

Näringslivets Regelnämnd

Svenska Bussbranschens riksförbund

Småföretagarnas Riksförbund

Jernkontoret

Lastfordonsgruppen

Organisationen Sveriges Servicestationer (OSS)

Svemin

Svenskt Näringsliv

Sveriges Bergmaterialindustri (SBMI)

Enskilda företag och statliga bolag

Svar:

AB Volvo

Scania AB

E.ON Sverige AB

Einride

Inget svar:

Northvolt AB

Vattenfall Incharge

Circle K

ABB Electrification Sweden AB

Eways

Domstolar

Svar:

Kammarrätten i Stockholm

Intresseorganisationer, nätverk och samfund

Inget svar:

Världsnaturfonden (WWF)

Power Circle

Svenska Naturskyddsföreningen

LSU – Sveriges ungdomsorganisationer

Lantbrukarnas riksförbund (LRF)

Riksförbundet M Sverige

Svenska Bioenergiföreningen (SVEBIO)

2030-sekretariatet

Svar utöver remiss

Länsstyrelsen Skåne

Neste Sverige

Biodriv Öst

Amazon Norden