

Remissyttrande

Datum: 2024-11-12

Diarienummer: KN2024/01751

Klimat- och näringslivsdepartementet

AB Volvos remissyttrande på Regeringens promemoria ”Hållbarhetskriterier för vissa bränslen och en ny reduktionsplikt” (KN2024/01751)

AB Volvo tackar för möjligheten att inkomma med synpunkter på ovan förslag och anför följande.

Remissyttrande

AB Volvo instämmer i de synpunkter som Mobility Sweden och Energigas Sverige skriver i sina respektive remissyttrandena.

AB Volvo anser att omställningen i transportsektorn i Sverige går för långsamt, främst på grund av avsaknaden av stabila marknadsförutsättningar för elektrifieringen av tunga fordon. Med nuvarande takt bedömer vi att Sverige inte når sitt åtagande i ESR-sektorn till 2030.

AB Volvo tillstyrker en höjning av reduktionsplikten, men anser att den föreslagna höjningen är otillräcklig för att driva den omställning som Sverige behöver för att nå åtagandet enligt ESR (Effort Sharing Regulation). AB Volvo avstyrker därför förslaget att behålla samma nivå på reduktionsplikten (10 procent) hela vägen fram till och med 2030 och önskar i stället se en stegvis årlig höjning.

Transportsektorns omställning är en viktig industripolitisk åtgärd

Som en världsledande global aktör kan AB Volvo tillhandahålla fossilfria transportlösningar i hela världen. Det är av stor industripolitisk betydelse för AB Volvo att vi på hemmamarknaden Sverige kan bygga nödvändig kunskap tillsammans med våra kunder, leda med goda exempel och visa på ett fossilfritt transportsystem. Visserligen är fordonsmarknaden i Sverige relativt liten, endast 2-3 procent av omsättningen härrör från försäljning i Sverige, men Sverige är basen i AB Volvos globala industriella system samt basen för forskningen med 60 procent av koncernens forskningsmedel och 50 procent av anställda inom FoU. 29 miljarder satsade Volvo Group på FoU under 2023, varav drygt 17 miljarder i Sverige. Omställningen i Sverige är därmed mycket viktig för forskning, lärande och utveckling för fordonsbranschen.

Fortsatt låg reduktionsplikt riskerar att försena elektrifieringen

Genom den tidigare sänkningen av reduktionsplikten har regeringen delvis uppnått vallöftet att sänka drivmedelspriserna. Samtidigt har sänkningen av reduktionsplikten ändrat kostnadsrelationen mellan elektriska och konventionella kommersiella fordon (lastbilar, bussar och anläggningsmaskiner), vilket leder till att de elektrifierade fordonen drabbas av en väsentlig kostnadsnackdel, allt annat lika. Den årliga drivmedelskostnaden för en konventionell diesellastbil minskar med i storleksordningen 160 000 kr, vilket kraftigt påverkar totalkostnads kalkylen och investeringsbesluten. I avsaknad av

andra styrmedel har sänkningen av reduktionsplikten försenat omställningen av transportsektorn, eftersom nollemissionsfordonen blir ett mindre attraktivt alternativ. Effekten skulle kunna motverkas av andra styrmedel eller styrmekanismer som kan främja ellastbilar/bussar eller laddning av lastbilarna/bussarna. Inget sådant har ännu kommunicerats och i stället tillsätts en styrmedelsutredning som ska redovisa åtgärder under 2026. Det lämnar för kort tid för att hinna implementera nya styrmedel för transportsektorn för att nå målet i ESR-sektorn till 2030. Nya styrmedel behövs omgående, exempelvis en ny omarbetad vägskatt enligt det uppdaterade Eurovinjett-direktivet samt nedsättning av elskatten vid laddning i laddstation.

Fortsatt låg reduktionsplikt riskerar att försvåra uppfyllandet av EU-mål

Efter framgångsrika förhandlingar om Fit-for-55-paketet inom ramen för det svenska ordförandeskapet är det nu tydligt vilka EU-mål Sverige har att uppfylla. EU:s klimatmål är konstruerade på andra sätt än de svenska klimatmålen och innehåller flera flexibilitetsmekanismer. Målen är inte helt jämförbara med varandra eftersom de utgår från olika basår och dessutom delas EU:s klimatpolitik upp i tre tydliga sektorer (ETS, LULUCF samt ESR).

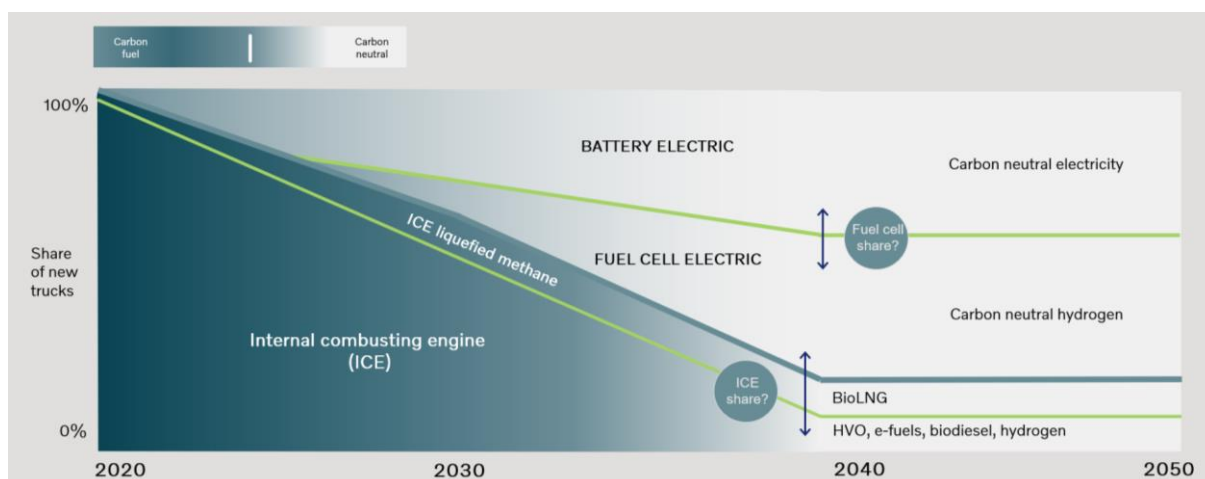
Transportsektorns utsläpp ingår i ESR-sektorn tillsammans med utsläpp från arbetsmaskiner, jordbruket, samt uppvärmning av bostäder och lokaler. I Sverige är utsläppen från transportsektorn den största andelen av utsläppen inom ESR. Sveriges ESR-åtagande är att minska utsläppen med 50 procent inom denna sektor till år 2030 jämfört med 2005. För att nå det målet behöver transportsektorn stå för en stor del av minskningen av utsläppen och fram till 2030 kommer fossilfria drivmedel behöva vara en del av lösningen för att nå målet. Elektrifieringen är självklart också en viktig del för att uppfylla målet, men även om försäljningen av nya elfordon och biogaslastbilar skulle vara hög kommer ändå den rullande flottan år 2030 bestå av minst 70–80 procent konventionella diesellastbilar. Dessa fordon kan bara ställa om genom att byta till fossilfria drivmedel. Det är därför olyckligt, och tämligen kortsiktigt, att först sänka reduktionsplikten och därefter höja den något och sedan tillsätta en utredning som ska föreslå vad som behövs. För att nå ESR-målet behövs reduktionsplikten, eller annat styrmedel, och den behöver troligtvis höjas kraftigt efter 2025 till en nivå i paritet med nivån innan sänkningen för att nå ESR-målet. Näringslivet behöver stabila förutsättningar i omställningen och en ryckighet är därmed mycket olyckligt eftersom det skapar osäkerheter.

Övergången till ett fossilfritt transportsystem kommer att kräva flera kompletterande lösningar

Det finns inte en enskild lösning, för att få transportsektorn helt fossilfri. De olika lösningarna behövs för att möjliggöra omställningen i olika segment. AB Volvo ser tre kompletterande strategier framåt för omställningen av transportsektorn:

- Elektrifiering
- Fossilfria och hållbara bränslen
- Lösningar för att optimera transport- och energieffektiviteten samt minska bränsleförbrukningen

Elektrifiering är den huvudsakliga vägen framåt i omställningen av transportsektorn och kan ske på två sätt: med batterielektriska fordon (BEV) eller bränslecellselektriska fordon (FCEV). Batterielektriska fordon kommer vara den dominerande lösningen i många segment i tätorter och storstadsregioner där det finns möjlighet till destinationsladdning utöver depåladdning. Bränslecellselektriska fordon kommer vara ett alternativ för lastbilstransporter med högre krav så som riktigt tunga transporter eller lastbilar som kör långa sträckor där tankning behöver vara snabb och räckta länge.



Figur 1 Scenariobild för fossilfria transporter till 2040 och tekniker för att nå dit.

Fossilfria och hållbara bränslen tillsammans med förbränningsmotorn kommer att fortsätta vara en viktig del av ett omställt transportsystem och kommer att användas i segment som är svåra att elektrifiera. Både HVO, flytande biogas (BioLNG/LBG) och biodiesel (FAME) är viktiga bränslen idag, och framöver även hållbara e-bränslen. Vätgas, som drivmedel för lastbilar med en modifierad förbränningsmotor, kan också bli ett viktigt komplement för ett fossilfritt transportsystem.

Lösningar för att optimera energieffektiviteten och minska bränsleförbrukningen är viktiga pusselbitar för att nå en omställd transportsektor. Fossilfria transporter måste kunna genomföras med samma, eller högre, effektivitet än dagens transporter. Det innebär att vi som fordonstillverkare kommer att fortsätta utveckla våra produkter för att förlänga körsträcka, öka transporteffektiviteten, korta laddningstider och förbättra lastkapaciteten (exempelvis längre och tyngre lastbilar).

En framgångsrik omställning av transportsektorn kräver en sammanhållen klimatpolitik med fokus på samtliga möjliggörande styrmedel

Fossilfria transporter rullar redan på vägarna. Utbud av utsläppsfria fordon kommer inte vara en begränsande faktor för att få fart på transportsektorns omställning. Just nu är den främsta begränsande faktorn en brist på styrmedel som skapar attraktiva marknadsförutsättningar för kunderna i kombination med infrastruktur och andra faktorer som påverkar omställningstakten. AB Volvo brukar prata om "enabling conditions" eller möjliggörande faktorer. Dessa möjliggörande faktorer är oftast sådant som andra aktörer, inklusive det offentliga, beslutar över.

Det viktigaste förutsättningen är attraktiva marknadsförutsättningar för kunderna, så som regelverk utformade så att de underlättar i stället för hindrar. De fossila alternativen behöver vara dyrare enligt principen "förorenaren betalar". Styrmedel som bidrar till det skulle kunna vara bränsleskatter, reduktionsplikt, klimatpremie till bussar och lastbilar, utsläppshandelssystem, differentierade vägavgifter, samt andra incitament som kan påskynda omställningen till koldioxidneutrala transporter.

En annan förutsättning är utbyggnad av infrastruktur för laddning såväl publik, privat som semi-publik. Det behövs också förbättrad kapacitet i elnäten, främst på lokal och regional nivå, så att laddstationer för lastbilar kan anslutas utan långa ledtider. Energimängden till elektrifieringen av transportsektorn är i sammanhanget inte stor men även den behöver vara fossilfri. För att möjliggöra fossilfri elproduktion eller byggandet av batterifabriker behövs effektiva tillståndsprocesser.

Ytterligare dialog välkomnas

AB Volvo välkomnar kommande dialog med Regeringen och Regeringskansliet för att säkerställa att ESR-målet uppnås. Alla bränslen och fordonsteknologier som leder mot fossilfrihet behövs för att nå EU:s och FN:s övergripande klimatmål. AB Volvo ser tre alternativ till en helt fossilfri transportsektor: batterielektriska fordon, bränslecellselektriska fordon och förbränningsmotorer med hållbara bränslen så som flytande biogas, HVO, biodiesel, e-bränslen och vätgas. Till 2030 kommer följaktligen stora volymer fossilfria bränslen behövas. AB Volvo bistår gärna vidare i analyser och diskussioner om hur ändamålsenliga styrmedel kan utformas.

Göteborg 2024-11-12

Karolina Boholm, AB Volvo

Director Public Affairs

karolina.boholm@volvo.com

Om AB Volvo

AB Volvo är Sveriges största företag med totalt 105 000 anställda runt om i världen och med produktion i 18 länder. Volvogruppen omfattar 13 varumärken och har närvaro på 190 marknader. Volvo grundades 1927 och är i dag drivande i utvecklingen av framtidens hållbara transport- och infrastrukturlösningar. AB Volvo har sitt huvudkontor i Göteborg och 2022 uppgick nettoförsäljningen till cirka 473 miljarder kronor. Volvoaktien är noterad på Nasdaq Stockholm.

Affärsområdena inkluderar lastvagnar (trucks), anläggningsmaskiner, bussar, defense, motorer för marina och industriella ändamål, energi, automatiserade lösningar samt finansiering och tjänster som ökar kundernas drifttid och produktivitet.

Utan den typ av produkter och tjänster som AB Volvo tillhandahåller skulle inte samhället fungera. På samma sätt som ett blodomlopp så är våra lastbilar, bussar, motorer, anläggningsmaskiner och finansiella tjänster betydelsefulla delar i många av de viktiga samhällsfunktioner som de flesta av oss är beroende av varje dag.

Vår värld är under förändring. Befolkningstillväxten i världen, urbaniseringen och e-handeln gör att efterfrågan på hållbara transportlösningar och en hållbar infrastruktur kommer fortsätta öka. Samtidigt är klimatförändringarna vår generations stora utmaning. AB Volvo har lovat att vara drivande i omställningen till hållbara, säkra och produktivare transport- och infrastrukturlösningar samtidigt som vi strävar efter att skapa ett samhälle med nettonollutsläpp.