

Klimat- och näringslivsdepartementet  
KN2023/02790

**Diarienummer**  
Utr 2023/28  
**Datum**  
2023-05-29

## Yttrande över kommissionens förslag om koldioxidnormer för tunga fordon

Trafikanalys har ombetts att yttra sig över ovan nämnda remiss.

I korthet innebär förslaget en skärpning av de gällande kraven till 2030 samt en kraftig skärpning av kraven för lastbilar över 16 ton till 2035 och 2040, samt en utökning av kraven till att även omfatta alla lastbilar över 3,5 ton, bussar och släp. Dock undantas fordonstillverkare som säljer mindre än 100 fordon per beräkningsperiod samt möjlighet för medlemsstaterna att undanta utryckningsfordon samt fordon som krävs för upprättande av allmän säkerhet. Arbetsfordon ingår inte heller.

Förslaget kan ses i relation till EU:s skärpta klimatpolitik och kommissionens olika förslag till ny lagstiftning (Fit for 55), som innehåller ett stort antal angränsande förslag till åtgärder. Det finns tre mål som de skärpta CO<sub>2</sub>-kraven ska bidra till att uppfylla:

- Minska CO<sub>2</sub>-utsläpp i enlighet med ny klimatlag (2021) och förbättra EU:s energiförsörjningstrygghet.
- Tillhandahålla transportoperatörer och användare mer energieffektiva fordon.
- Stärka EU:s industriella teknologi- och innovationsledarskap.

### Sammanfattning och övergripande synpunkter

Trafikanalys anser att bakgrunden till de föreslagna förändringarna av koldioxidnormerna är väl motiverade och att de tre huvudsakliga målen med förändringarna uppnås. Erfarenheterna av utsläppsnormerna för personbilar har också visat att detta är ett kraftfullt styrmedel.

Trafikanalys perspektiv i svaret är de transportpolitiska målen och vår bedömning är att förslagen i huvudsak är positiva för hänsynsmålet då en ökad andel nollutsläppsfordon inte bara har positiva effekter för koldioxidutsläppen utan även utsläpp av andra ämnen men också i form av minskat buller. Dock finns en risk för en ökning av slitagepartiklar då fordon med alternativa drivlinor oftast väger mer än motsvarande fordon med förbränningsmotor.

Minskade kostnader för transporterna innebär en ökad tillgänglighet. Trafikanalys ser dock vissa risker med att ställa höga krav på de allra tyngsta fordonen i närtid. Framförallt 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.

Även om det inte ligger inom ramen för denna remiss vill Trafikanalys också framhålla att den snabba omställningen till en i huvudsak elektrifierad fordonsflotta medför att många andra aspekter behöver beaktas. Det gäller bland annat att det krävs en snabb utbyggnad av laddinfrastruktur med effektbehov anpassade för tunga fordon. Elektrifiering måste också ske på ett sätt som inte ökar sårbarheten i krissituationer. Vidare behöver tillgången till insatsvaror som behövs för utvecklingen säkras.

Även skattefrågorna behöver hanteras när intäkterna från beskattning av fossila drivmedel successivt minskar för att slutligen upphöra. Effekterna av en elektrifiering på statens skatteinkomster och effekterna på internaliseringsgraden bör följaktligen utredas.

De krav som ställs på fordonstillverkarna avser utsläppen från avgasröret, vilket är fullt rimligt, men ur ett klimatperspektiv är det viktigt att styrmedel som beaktar LCA-perspektivet finns på plats.

Trafikanalys avstår från att kommentera detaljer i förslagen då detta ligger långt ifrån våra ordinarie uppgifter. En generell synpunkt är att det är svårt att fullt ut överblicka förslaget.

### **Synpunkter på enskilda förslag**

#### *Utökat tillämpningsområde (Artikel 1)*

Trafikanalys anser att utökningen till ytterligare kategorier av fordon och även inkluderingen av släp- och påhängsvagnar är ett viktigt steg för att nå EU:s klimatmål.

#### *Definitioner (Artikel 3)*

##### *3.1 Referensvärde för koldioxidutsläpp*

I det reviderade regelverket inkluderas ett antal nya fordonskategorier. För dessa fordonstyper finns kravnivåer för 2030, 2035 och 2040 vilka ställs i relation mot ett basår, 2025. För de fordonskategorier som ingår i gällande direktiv är basåret 2019. För de nya fordonskategorierna innebär regelverket att det ännu inte går att utläsa ambitionsnivån eftersom basåret inte infallit. EU är därmed på väg att fatta beslut vars effekter är okända. Det innebär också att incitamenten för fordonsindustrin att energieffektivisera dessa fordonskategorier före år 2025 minskar. Möjligheter till en alternativ utformning av referensåret för de fordonskategorier som inkluderats i direktivet bör övervägas.

#### *Övrigt om definitioner*

I beredningen av remissen har Trafikanalys konstaterat att definitionerna i vissa fall varit otydliga eller i vissa fall svåra att hitta. Det gäller till exempel vilka fordon som ingår i kategorin arbetsfordon samt undergrupper av fordon i direktivets bilaga 1. Tydliga definitioner är helt centrala i lagstiftningsärenden av denna typ (EU-direktiv som reglerar

gränsöverskridande marknader). Det är därför viktigt att Regeringskansliet i beredningen av ärendet särskilt beaktar de synpunkter teknisk expertis har på frågan.

*Koldioxidutsläppsmål (artikel 3a)*

Artikeln specificerar utsläppsmålen för tunga fordon exklusive nya stadsbussar och nya släp- och påhängsvagnar. I dagsläget finns kommersiella produkter för kort- och medeldistanstransporter med ellastbil. Utvecklingen har gått mycket snabbt. Men det finns inte lastbilar för tunga transporter. Sverige öppnar upp för 74 ton-lastbilar och för 34,5 meters lastbilar. Dessa fordon kommer att gå långa sträckor. Det finns uppenbara svårigheter att elektrifiera de lastbilar som är tänkta för långväga tunga transporter. En tänkbar lösning är elvägar. En annan är bränslecellstekniken. Men dessa lösningar ligger längre fram i tiden. En för snabb stegring av koldioxidkraven riskerar att bromsa utvecklingen mot längre och tyngre fordon. Eftersom längre och tyngre fordon leder till en markant minskning av transportkostnaderna kan detta motverka tillgänglighetsmålet.

*Nollutsläppsmål för stadsbussar. (Artikel 3b)*

Målnivån för nya stadsbussar är satt till 100 % koldioxidreduktion från och med 2030. Definitionen av stadsbussar är inte lätt att begripa vilket har försvårat tolkningen av förslaget. Trafikanalys anser att det är logiskt att utsläppskraven riktas mot fordonen men när begreppen för bussarna också inbegriper trafikering, till exempel turistbuss, stadsbuss osv., befarar Trafikanalys att organisatoriska problem kan uppkomma hos kollektivtrafikmyndigheterna om bussarna ska betjäna flera olika miljöer, till exempel en busslinje som går mellan stad och landsbygd. Vi utgår från att aktuella parter kommer att utveckla de eventuella problem förslaget kan innebära för deras verksamhet.

*Förfaranden för offentlig upphandling (Artikel 3c)*

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 viktningensintervall för försörjningstrygghet specificeras. Även om denna artikel inlemmas på en naturlig plats i den svenska regleringen anser Trafikanalys att det är angeläget att den europeiska regleringen inte blir alltför splittrad.

Generaldirektör Mattias Viklund har beslutat i detta ärende efter föredragning av Lennart Thörn. I beredningen av ärendet har också Pia Sundbergh samt avdelningschef Gunnar Eriksson deltagit.

Mattias Viklund  
Generaldirektör