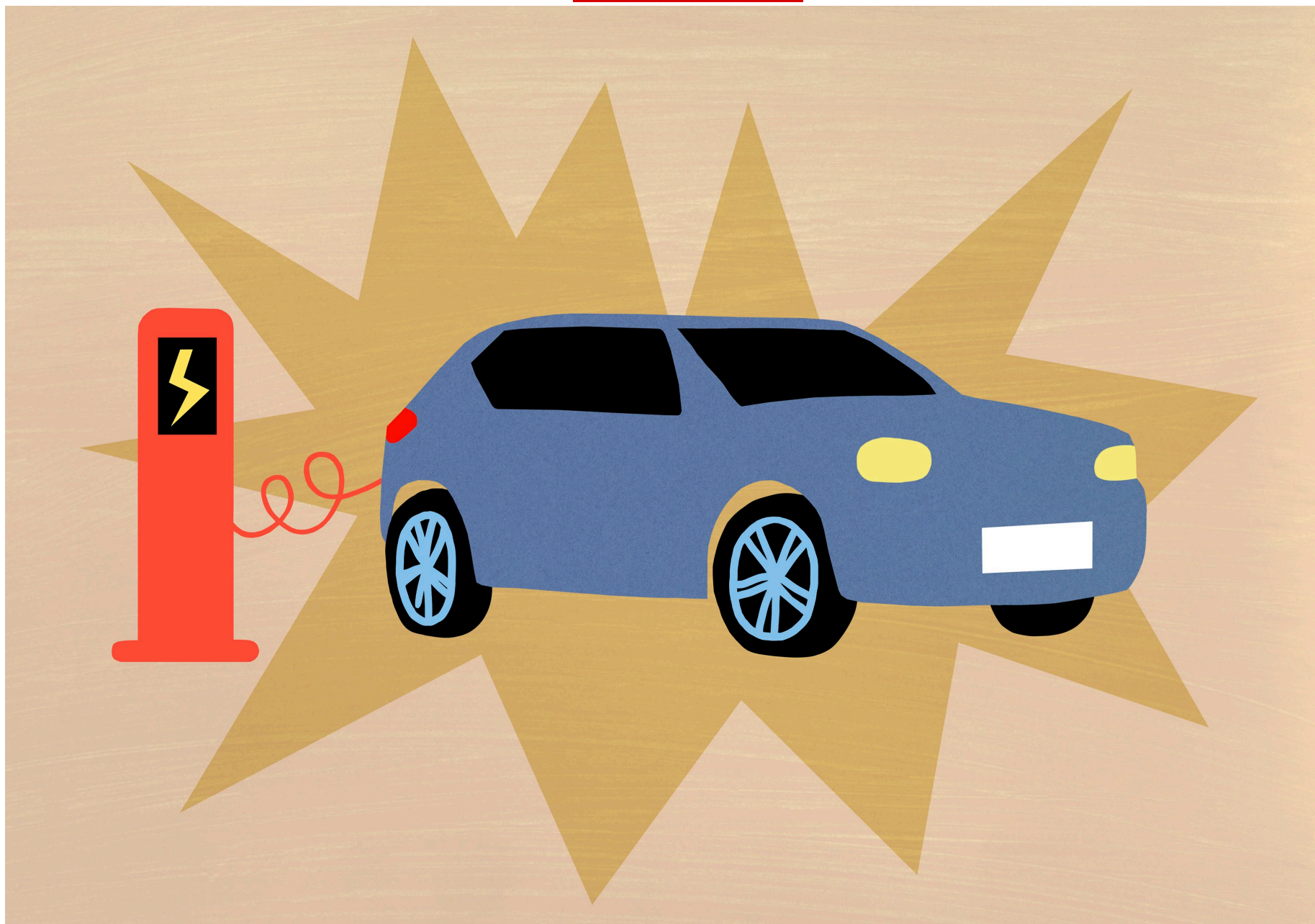




TRAFIKVERKET

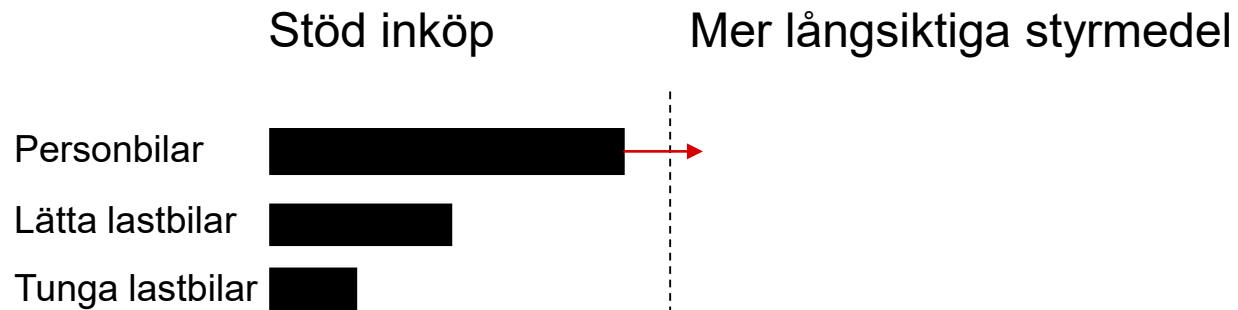
Energieffektiva vägfordon

17 och 18 feb 2022



Inledning

- Delprojektet energieffektiva vägfordon nära kopplat till nästföljande delprojekt om laddinfrastruktur och förnybara drivmedel
- Elektrifiering går olika snabbt i olika segment, vilket innebär olika styrmedelsbehov i olika segment.
- Behov av styrmedel kommer förändras över tid fram till 2030/45



EU nivå	Nationell nivå	Kommun/region (verkar lokalt men inte alltid full lokal rådighet)
<ul style="list-style-type: none"> • CO2-krav på tunga fordon – Sverige driver på för skärpta krav (beroende på) • CO2-krav på lätta fordon – Sverige driver på för skärpta krav (beroende på) • Euro 7/VII – Sveriges position att förbränningsmotorer inte utesluts • Utvidgning av regelverk till att inkludera el-energieffektivitet • Utveckling av EU-gemensam/internationell livscykelmetodik för utsläpp från fordonstillverkning 	<ul style="list-style-type: none"> • Klimatpremie/klimatkiv – stärkt och/eller förändrad • Bonus-Malus <ul style="list-style-type: none"> - förändring för lätta lastbilar - bonus sänks successivt - tak för bonus • Skrotningspremie införs • Miljöbilskrav statliga myndigheter skärps • Konsumentmärkning av fordon införs • Lätta lastbilar B-körkort 4,25 ton • Fordonsskatt – diskussion • Förmånsbeskattning • Upphandling • Forskning • Konverteringspremie 	<ul style="list-style-type: none"> • Miljözon (klass 3) – delas upp på person- resp nyttotrafik • Differentierad parkeringsavgift • Differentierad trängselavgift • Avtal/överenskommelser om frivilliga nollutsläppszoner • Upphandling

EU-nivån

- CO2-krav tunga fordon
 - Förslag kommer under 2022. Utfasningsutredningens förslag: Sverige bör driva på för nollutsläpp 2040 i nyförsäljning.
- CO2-krav lätta fordon
 - Förslag kom sommar 2021 om skärpta krav till 2030 och nollutsläpp till 2035. Kanske färdigförhandlat i september?
- Euro 7/VII
 - Förslag kommer under 2022.
 - Euro-kraven bör inte användas för att driva mot fullständig elektrifiering, där finns CO2-kraven. Bättre att landa i en "lagom" nivå på som möjliggör förbränningsmotorer (med mycket låga avgasutsläpp) även framöver
- Efter nollutsläpp – nästa steg?
 - Eventuellt utvidgning av regelverk till att inkludera el-energieffektivitet
 - Utveckling av EU-gemensam/internationell livscykelmetodik för utsläpp från fordonstillverkning (för att i senare skede eventuellt kunna använda det i t.ex. utvecklade CO2-krav och nationellt)

Nationell nivå – lätta fordon

Bonus-Malus:

- Bonus bör successivt fasas ut ("i lagom takt")
- Bonustak införs, antingen utifrån kostnad (x kr) eller annan parameter
- Lätta lastbilar separeras från personbilar i Bonus-Malus
- Andra förändringar av Bonus diskuteras - men om inriktningen är att bonus ska fasas ut bör förändringarna vara "tillräckligt enkla"

Malus/fordonsbeskattning behöver ses över – ej förslag men diskussion:

- Vad ska hända med Malus när Bonus successivt fasas ut?
- Hur ska laddbara fordons externa effekter internaliseras?
- Föreslår en utredning kring hur fordonsbeskattningen bör utvecklas på sikt (som också kan inkludera vägskatt av olika slag).

Nationell nivå – lätta fordon

- Skrotningspremie införs (tidsbegränsat)
- Energimyndighetens kommande förslag till märkning av fordon införs (konsumentinformation)
- Miljöbilsdefinition skärps (förslagsvis nollutsläppsfordon+fordonsgas samt eventuellt eleffektivitetskrav)
- Lätta lastbilar tillåts köras med B-körkort upp till 4,25 ton
- Förmånsbeskattning - nedsättningen ses över för att bättre spegla bonusen för privatbilister. Eventuellt energieffektivitetsbaserat.
- Konverteringspremie

Nationell nivå – lätta och tunga lastbilar

- Översyn av stödsystemen för tunga lastbilar och lätta lastbilar – vilken nivå av stöd behövs idag och i framtiden (inte landat i vad som är förslaget)
 - Är klimatpremien ”tillräcklig” för tunga nollutsläppslastbilar?
 - Är bonusen i bonus-malus ”tillräcklig” för lätta nollutsläppslastbilar?
 - Finns det fördelar med att samla stöd för fordon och infrastruktur så att man söker stöd samlat?
 - Är Tysklands stödsystem något att eftersträva i Sverige?

Lokal/region nivå (verkar lokalt men inte alltid lokal rådighet)

- Miljözon (klass 3) – delas upp på person- respektive nyttotrafik
- Miljödifferentierade parkeringsavgifter
- Miljödifferentierad trängselskatt
- Olika typer av avtal, överenskommelser och egna initiativ för att ge fördel till nollutsläppsfordon på lokal nivå (exempelvis differentierade hamnavgifter) - vad kan staten göra för att uppmuntra?

EU nivå	Nationell nivå	Kommun/region (verkar lokalt men inte alltid full lokal rådighet)
<ul style="list-style-type: none"> • CO2-krav på tunga fordon – Sverige driver på för skärpta krav (beroende på) • CO2-krav på lätta fordon – Sverige driver på för skärpta krav (beroende på) • Euro 7/VII – Sveriges position att förbränningsmotorer inte utesluts • Utvidgning av regelverk till att inkludera el-energieffektivitet • Utveckling av EU-gemensam/internationell livscykelmetodik för utsläpp från fordonstillverkning 	<ul style="list-style-type: none"> • Klimatpremie/klimatkiv – stärkt och/eller förändrad • Bonus-Malus <ul style="list-style-type: none"> - förändring för lätta lastbilar - bonus sänks successivt - tak för bonus • Skrotningspremie införs • Miljöbilskrav statliga myndigheter skärps • Konsumentmärkning av fordon införs • Lätta lastbilar B-körkort 4,25 ton • Fordonsskatt – diskussion • Förmånsbeskattning • Upphandling • Forskning • Konverteringspremie 	<ul style="list-style-type: none"> • Miljözon (klass 3) – delas upp på person- resp nyttotrafik • Differentierad parkeringsavgift • Differentierad trängselavgift • Avtal/överenskommelser om frivilliga nollutsläppszoner • Upphandling