

Remissyttrande  
Kontaktpersoner i detta ärende  
Fredrik Svensson  
0767-99 55 44  
[fredrik.svensson@akeri.se](mailto:fredrik.svensson@akeri.se)

Klimat- och näringslivsdepartementet  
[kn.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:kn.remissvar@regeringskansliet.se)  
[erik.kiesow@regeringskansliet.se](mailto:erik.kiesow@regeringskansliet.se)

## SVERIGES ÅKERIFÖRETAGS YTTRANDE ÖVER FÖRSLAG OM KOLDIOXIDNORMER FÖR TUNGA FORDON

Sveriges Åkeriföretag är åkerinäringens branschorganisation och vi arbetar för en sund och lönsam utveckling av åkerinäringen. Cirka 5 000 åkeriföretag med sammanlagt 36 000 fordon har valt att vara medlemmar hos oss. Åkerinäringen är en förutsättning för allt företagande och handel, för arbetstillfällen och för tillväxt. Åkerinäringen omsätter cirka 160 miljarder kronor, det vill säga ungefär 4 procent av BNP, och sysselsätter drygt 180 000 människor.

Sveriges Åkeriföretag har beretts tillfälle att inkomma med synpunkter på innehållet i rubricerad remiss.

### Sammanfattning

Sveriges Åkeriföretag välkomnar åtgärder som syftar till att minska tunga fordons klimatpåverkan på ett kostnadseffektivt sätt och samtidigt även bidrar till en stärkt energitrygghet inom unionen. Vi delar dock inte förslagets syn på att en nästintill total utfasning av förbränningsmotorn är det bästa sättet att nå dessa mål, vare sig ur ett klimatperspektiv, försörjningstrygghetsperspektiv eller kostnadsperspektiv. Vi ser en risk att förslaget snarare initialt riskerar att leda till högre kostnader för transportföretagen och i vissa fall gör det svårt för dem att utföra sitt arbete på ett så effektivt sätt som möjligt. Förslaget saknar också viktiga aspekter när det kommer till att ta hänsyn till den högre transporteffektivitet som högkapacitetsfordon bidrar med.

Därför anser Sveriges Åkeriföretag att följande bör justeras innan striktare koldioxidnormer införs:

- För att uppnå maximal klimatnytta på ett kostnadseffektivt sätt bör utsläppsmålen utfomas 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.
- Större hänsyn måste tas till vilken påverkan förslaget får på försörjningstryggheten ur ett beredskapsperspektiv. Genom ett mer teknikneutralt förhållningssätt kan ett mer resilient transportsystem skapas.
- 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.

## Bakgrund

Förslaget om ändring av förordning (EU) 2019/1242 gällande skärpning av normerna för koldioxidutsläpp har tre specifika mål:

- Att kostnadseffektivt minska koldioxidutsläppen från tunga fordon i enlighet med EU:s klimatmål och samtidigt bidra till att förbättra EU:s energitrygghet.
- Att skapa fördelar för europeiska transportföretag och användare, med hjälp av en bredare spridning av mer energieffektiva fordon.
- Att stärka EU:s tekniska och innovativa ledarskap inom industrin genom att kanalisera investeringar mot utsläppsfri teknik.

De koldioxidmål som föreslås för att nå de specifika målen innebär att de genomsnittliga koldioxidutsläppen från nya tunga motorfordon i unionens fordonspark ska minskas med 45 % till 2030, 65 % till 2035 och 90 % till 2040. Fordon avsedda för särskilda ändamål, terränggående fordon eller arbetsfordon inkluderas inte i målen.

För att beräkna koldioxidutsläpp från de fordon som inkluderas i målen används beräkningsverktyget VECTO (Vehicle Energy Consumption Calculation Tool) där alla värden utgår ifrån utsläppen från avgasröret, vilket innebär att ingen skillnad görs på fossila och förnybara energikällor.

En mekanism för att beakta klimatnyttan från förnybara och koldioxidsnåla bränslen vid bedömningen om fordonstillverkarnas utsläppsmål uppfyllts har övervägts men i förslaget rekommenderas att en sådan mekanism inte bör införas.

I stället avses förnybara och koldioxidsnåla bränslen främjas genom översynen av förnybarhetsdirektivet, energiskattedirektivet och ett nytt utsläppshandelssystem för vägtransportsektorn och byggsektorn.

## Allmänna synpunkter

Sveriges Åkeriföretag står bakom Sveriges och EU:s klimatmål och strävan efter att minska åkerinäringens växthusgasutsläpp. Om målen ska kunna nås krävs det dock att politiken är lyhörd för branschens förutsättningar och behov och utifrån det skapar långsiktiga spelregler för omställningen.

För att minska transportsektorns klimatpåverkan så snabbt och kostnadseffektivt som möjligt och samtidigt även bidra till ökad försörjningstrygghet anser Sveriges Åkeriföretag att alla tillgängliga alternativ som kan minska växthusgasutsläppen bör användas. Genom att fokusera på fordonens verkliga klimatpåverkan i ett livscykelperspektiv ökar möjligheterna att på ett hållbart sätt uppnå Sveriges och EU:s klimatmål.

Transportsektorn är inte en homogen bransch med samma förutsättningar utan de skiljer sig åt beroende på bland annat vad det är för typ av gods som transporteras och vart transporten utförs. Därför anser Sveriges Åkeriföretag 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 vätgasinfrastuktur. Nya koldioxidnormer bör även utformas så att de främjar försäljningen av mer effektiva högkapacitetsfordon.

## Beräkning av utsläppsminskning

Sveriges Åkeriföretag anser att det är mycket olyckligt att koldioxidutsläpp i förslaget till nya utsläppsnormer endast mäts utifrån hur mycket koldioxid som släpps ut från avgasröret vid fordonets drift. Ett fordonens klimatpåverkan beror på betydligt fler aspekter än om fordonet har ett avgasrör eller ej. Förslaget styr därmed mot specifika tekniklösningar snarare än mot minskad klimatpåverkan och ökad energieffektivitet. Detta anser vi inte vara vägen framåt om vi ska fasa ut samhällets användning av fossil energi.

Att styra endast mot specifika tekniker såsom el- och vätgasdrivna fordon, innan det finns fordon som möter alla användares behov, en utbyggd infrastruktur och tillräcklig fossilfri elproduktion på plats, skulle dessutom kunna få direkt motsatt effekt gentemot syftet med utsläppsnormerna. Detta då det skulle kunna leda till ökade kostnader för användarna och att förnygringen av fordonsflottan bromsas upp, med högre utsläpp som följd.

Sveriges Åkeriföretag anser därför att fordonens utsläpp istället bör ses ur ett Well-To-Wheel-perspektiv, WtW, eller livscykelperspektiv, LCA, för att på ett bättre sätt spegla fordonets verkliga klimatpåverkan. Genom att använda alla fossilfria tillgängliga alternativ stärks möjligheterna att nå klimatmålen. Att främja användning av fossilfria drivmedel via förnybarhetsdirektivet, energiskattedirektivet och ett nytt utsläppshandelssystem för vägtransportsektorn och byggsektorn är bra men om inga

nya fordon får tillgodoräkna sig den klimatnytta som dessa drivmedel ger begränsas potentialen för dessa drivmedel. Det kan i sin tur kan påverka långsiktiga satsningar i såväl produktion som infrastruktur för hållbara fossilfria drivmedel vilket då också påverkar möjligheterna att ställa om befintliga fordon.

Flera andra beslutade eller kommande regleringar inom transportområdet föreslår att klimatpåverkan ska beräknas utifrån ett bredare perspektiv än bara de direkta utsläppen. Exempelvis anger förordningen om användning av förnybara och koldioxidnåla bränslen för sjötransport (Fuel EU Maritime) att fartygens utsläpp ska beräknas utifrån ett "well-to-wake"-perspektiv. I den reviderade förordningen om koldioxidnormer för lätta fordon finns nu också en öppning för att nå målen med andra alternativ än el- och vätgas. Därför bör samma synsätt också appliceras inom ramen för koldioxidnormer för tunga fordon så att hållbara biodrivmedel och e-bränslen kan användas för att möjliggöra omställningen av tunga fordon.

Sveriges Åkeriföretag anser att ett rimligt och teknikneutralt sätt att inom ramen för koldioxidnormerna ta hänsyn till klimatnyttan hos fordon som kan köras på hållbara fossilfria drivmedel är att utsläppsvärdet för koldioxid baseras på det genomsnittliga utsläppsvärdet för de drivmedelsslag som fordonet är godkänt för i det land där fordonet registreras. På så sätt skulle försäljningen av fordon med förbränningsmotorer kunna styras till de länder där de får störst klimatnytta. En sådan möjlighet skulle också kunna stärka incitamenten för produktion av hållbara biodrivmedel ytterligare.

### **Beredskapsperspektiv**

Utöver att hitta rätt balans mellan kostnader och klimatnytta är det även oerhört viktigt att säkerställa att nya koldioxidnormer är rimliga utifrån ett beredskapsperspektiv. Nya krav får inte äventyra tillgång på fungerande fordon i kris och krig. Det är därför bra att fordon som är konstruerade och tillverkade eller anpassade för att användas inom Försvarsmakten, civilskyddet, brandförsvaret, ordningsmakten och akutsjukvården inte omfattas av målen för koldioxidutsläpp samt att medlemsländer ska ha rätt att undanta fordon för dessa ändamål även om de inte är särskilt konstruerade men registrerade för detta ändamål. Detta anser Sveriges Åkeriföretag dock inte är tillräckligt då även civila fordon som omfattas av utsläppsmålen behövs i en kris- eller krigssituation för utföra samhällsviktiga transporter för att säkerställa allt ifrån en fungerande mat- och dricksvattenförsörjning till transport av sjukvårdsmateriel, sophantering etc. Det är därför viktigt att det finns en beredskap för att transportsystemet ska fungera även om det blir kraftiga störningar på elsystemet och på drivmedelsförsörjningen. Här kan inhemskt producerade hållbara biodrivmedel och e-bränslen spela en viktig roll för att bidra till en ökad försörjningstrygghet. Därför är det viktigt att nya koldioxidnormer också medger att fordon som kan använda dessa drivmedel, och därmed levererar en stor klimatnytta, kan sättas på marknaden utan att det förhindrar fordonstillverkarnas möjligheter att nå utsläppsmålen.

Nya koldioxidnormer behöver därför på ett pragmatiskt sätt ta hänsyn till de verkliga förutsättningar som finns för vägtransportsektorn och inte endast se till fordons- tillverkarnas förutsättningar att producera nollemissionsfordon. En lastbil måste kunna försörja samhället med kritiska transporter under såväl normala förutsättningar som under kris och krig.

## Hötkapacitetsfordon

Hötkapacitetsfordon (HCT-fordon), med en totalvikt på upp till 74 ton och upp till 34,5 meters längd, ger en avsevärd energibesparing per ton transporterat gods. En ökad användning av hötkapacitetsfordon skulle därmed effektivisera godstransporter på väg och bidra till minskade växthusgasutsläpp och lägre transportkostnader. Eftersom det krävs färre lastbilar för att transportera samma mängd gods minskar även koldioxidutsläppen för produktionen av fordon jämfört med om man i stället använder fler mindre lastbilar. Dessa fordon bidrar dessutom till minskad trängsel och minskat vägslitage. Tyngre och längre fordon är en viktig åtgärd för att minska utsläppen både lokalt, regionalt och för fjärtrafik. Idag finns det inte nollutsläppsfordon på marknaden för dessa typer av transporter. Därmed bör styrmedel och regelverk för försäljning av nya lastbilar uppmuntra till försäljning av HCT-fordon oavsett drivlina, så länge som de drivs med hållbart producerade fossilfria drivmedel eller fossilfri el.

Förslaget till nya koldioxidnormer bör inte missgynna denna typ av fordon genom att basera utsläppssiffror för fordonens transportarbete på genomsnittliga utsläppsvärden för fordonsggrupper som inrymmer fordon med betydligt lägre totalvikter. Det vore därför lämpligt att införa en korrigeringsfaktor som tar hänsyn till de högre lastvikter och högre transporteffektivitet som dessa fordon har, alternativt att en ny fordonsggrupp införs för dessa fordon.

Åkerier köper inte större fordon än vad de effektivt kan bruka i sin verksamhet eftersom det skulle bli allt för kostsamt. Därmed finns det ingen anledning att misstänka att fordonen inte skulle användas så effektivt som möjligt om hänsyn skulle tas till deras högre energieffektivitet när fordonstillverkarna beräknar utsläppen för de fordonen.

Att ställa för höga koldioxidkrav på hötkapacitetsfordonen innan dess att el- eller vätkgasdrivna alternativ finns på plats skulle kunna bromsa utvecklingen mot längre och tyngre fordon och därmed riskera att öka såväl koldioxidutsläpp som transportkostnader. Det är därför viktigt att hänsyn tas till dessa fordons högre transporteffektivitet när fordonens koldioxidutsläpp beräknas så att de inte påverkar fordonstillverkarnas möjlighet att nå koldioxidmålen negativt.

## Uppföljning

Kommissionen föreslås att 2028 genomföra en översyn för att se om omställningen av fordonsflottan går enligt plan utifrån satta målnivåer. För att kunna hinna vidta åtgärder om utvecklingen inte går enligt planerat bör denna översyn tidigareläggas ett år. Det bör även läggas till kontrollstationer inför respektive nytt målår.

## Kompletterande styrmedel

Om åkerinäringen ska kunna ställa om till de fordon som förslaget styr mot krävs det en kombination av kompletterande åtgärder som stöttar brukandet av dessa fordon. 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. Det är även viktigt med andra åtgärder som minskar såväl inköpskostnader som driftskostnader för dessa fordon då lastbilar med alternativa drivlinor idag är betydligt dyrare än konventionella alternativ. Fortsatt investeringsstöd för nya tunga fordon är därför en av flera nödvändiga åtgärder för att möjliggöra att klimatmålen kan nås. Transportköparna måste också ta ett större ansvar när det gäller hur de handlar upp transporter och vara beredda på att initialt betala mer för hållbara transporter.

## Datadelning

Hänsyn måste tas till äganderätten av genererade data, inte minst fordonsägarnas rättighet att bestämma vilken data som får delas, med vem och för vilket syfte. Realtidsövervakning av koldioxidutsläpp och kontinuerlig dataöverföring skulle kunna få stora konsekvenser och leda till såväl tekniska- som integritetsrelaterade risker. Därför anser Sveriges Åkeriföretag att data inte ska överföras kontinuerligt utan utifrån efterfrågan av relevanta uppgifter.

## Övrigt

Sveriges Åkeriföretag står gärna till Klimat- och näringslivsdepartementet förfogande även i framtiden i arbetet med regelgivning som berör företagande inom transportsektorn för godstransporter på väg.

Med vänlig hälsning

Fredrik Svensson



Hållbarhetsansvarig