

## Yttrande angående förslag om koldioxidnormer för tunga fordon

### Sammanfattning

- Energimyndigheten anser att det är principiellt lämpligt med koldioxidnormer på tunga fordon och att det är rimligt att kraven sätts på EU-nivå.
- En förutsättning för förslaget om koldioxidnormer på tunga fordon är det system för övervakning och rapportering av koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning som införs inom EU 1 januari 2019. Ett verktyg; VECTO, används för att simulera utsläppen. Vad som inkluderas i detta verktyg är viktigt för hur effektiva och rättvisa kraven på koldioxidnormer blir. Att fortsätta utveckla systemet för övervakning och rapportering av bränsleförbrukning har därmed mycket hög prioritet. Det omfattar både vilka typer av tunga fordon som omfattas och vilka typer av åtgärder som kan simuleras i systemet.
- Energimyndigheten uppmärksammar att i och med att det i dagsläget inte finns några uppgifter på utsläpp på tunga fordon, är det svårt att bedöma effekten av förslaget på exempelvis marknaden och tillverkare av tunga fordon.
- Energimyndigheten ser positivt på främjandet av utsläppsfria och utsläppssnåla tunga fordon, och vill också framhålla vikten av främjande av tunga fordon som är särskilt anpassade för att använda förnybara drivmedel.
- Energimyndigheten anser att flexibilitet i systemet är viktigt för ökad kostnadseffektivitet och ser positivt på de utsläppskrediter/utsläppsskulder som föreslås. Energimyndigheten vill framhålla att samarbete inom koncerner bör möjliggöras.

- I och med att det finns många osäkerheter i utvecklingen kommer den översyn av systemet med koldioxidnormer som planeras till 2022 vara väldigt betydelsefull.

### **Energimyndighetens ställningstagande**

Energimyndighetens bedömning är att koldioxidskatten är det grundläggande styrmedlet för att minska utsläpp av koldioxid. Det finns dock skäl för kompletterande styrning utöver koldioxidskatten. Ett skäl är att det har visat sig vara svårt att inom EU komma överens om föreslagna förändringar av EU:s energiskattedirektiv som skulle innebära införande av en koldioxidskatt på drivmedel. Ett annat skäl är att det krävs en kombination av styrmedel för att nå uppsatta mål. Energimyndighetens principiella synpunkt är att det är rimligt att ställa krav på koldioxidnormer för tunga fordon. Det är lämpligt att det sker på EU-nivå för att säkerställa att kraven blir samma på hela EU-marknaden för att därmed undvika diversifierade krav i de olika medlemsstaterna.

De koldioxidkrav som ställs på nya lätta fordon har varit effektiva för att minska utsläppen från dessa. Förslaget om koldioxidnormer för tunga fordon har samma typ av utformning, men det finns betydande skillnader mellan tunga och lätta fordon vilket innebär att det är avsevärt mer komplicerat att utforma ett system för tunga fordon.

### ***Det är avgörande att fortsätta utveckla systemet för övervakning och rapportering av koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning***

En förutsättning för att införa koldioxidnormer är det system för övervakning och rapportering av koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning som kommer att börja gälla den 1 januari 2019 inom EU. Ett verktyg, VECTO, används för att simulera utsläppen och bränsleförbrukning.

Det finns många olika typer av tunga fordon och inledningsvis är det endast vissa grupper som ingår i systemet. Dessa fordon står dock för en majoritet av koldioxidutsläppen från tunga fordon inom EU. Arbete pågår för att fortsätta utveckla systemet och Energimyndigheten vill lyfta vikten av att prioritera detta arbete. Av särskild vikt för svenskt vidkommande är att VECTO utvecklas för att kunna simulera koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning på ett mer rättvisande sätt för de längre och tyngre fordon (60 tons) som är vanliga här. I dagsläget simuleras de enligt samma sätt som 40 tons fordon vilket inte blir korrekt. Detta är en fråga som är viktigt att rätta till senast i översynen 2022.

Verktyget för simulering av koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning hos tunga fordon, VECTO, innehåller också begränsningar i vilka typer av effektiviseringsåtgärder som kan behandlas. Det innebär en risk att inte de mest kostnadseffektiva åtgärderna främjas. Det är betydelsefullt att få in nya åtgärder kontinuerligt, så att de mest kostnadseffektiva åtgärderna främjas. Ett exempel på åtgärd som inte finns i VECTO idag och som är viktigt att få med är hybridisering av tunga fordon. Detta blir också en viktig fråga för översynen 2022.

***Det är svårt att bedöma effekter av förslaget om koldioxidnormer på marknaden och för tillverkare***

I och med att systemet för övervakning och rapportering ännu inte är infört finns det för närvarande inte några officiella värden på koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning från tunga fordon vilket gör det svårare att bedöma effekterna av de krav på minskning av växthusgasutsläpp som föreslås (15 procent till 2025 jämfört med 2019 och indikativt 30 procent till 2030 jämfört med 2019).

I förslaget uppges att nivån är bedömd utifrån tillgänglig och kostnadseffektiv teknik, men potentialen som hänvisas till inkluderar inte enbart åtgärder för själva fordonet utan också åtgärder vid drift och användning såsom val av däck och sparsam körning. Det saknas analyser av hur marknaden och tillverkarna av tunga fordon påverkas. En jämförelse med de krav som finns på lätta fordon är att när de infördes hade det under lång tid funnits en metod för att fastställa bränsleförbrukningen vilket innebar att fanns mer underlag att utgå ifrån.

Förekomsten av befintliga och planerade styrmedel påverkar naturligtvis förutsättningarna och effektiviteten av att införa koldioxidnormer. Införandet av systemet om övervakning och rapportering av koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning från nya tunga fordon kommer till exempel att underlätta jämförelser mellan olika fordon och det kan i sig förväntas påverka marknaden.

***Främjande av utsläppsfria och utsläppssnåla tunga fordon är positivt***

Artikel 5 innebär främjande av utsläppsfria och utsläppssnåla tunga fordon. Det är rimligt att främja denna typ av fordon men det är svårt att bedöma effekterna av den specifika utformningen. Energimyndigheten vill särskilt framhålla vikten av att också främja tunga fordon som är särskilt anpassade för att använda förnybara drivmedel.

***Flexibilitet i systemet är viktigt för ökad kostnadseffektivitet***

Energimyndigheten bedömer att det principiellt är viktigt med flexibilitet i systemet för att öka kostnadseffektiviteten. Detta innebär att det är positivt med exempelvis möjlighet till utsläppskrediter/utsläppsskulder vilket föreslås i Artikel 7.

Vad gäller att kunna tillgodoräkna sig en faktor för utsläppsfria/utsläppssnåla fordon enligt Artikel 5 så förutsätts det att tillverkare både tillverkar lastbilar samt exempelvis bussar inom samma bolag. Det är inte alltid fallet. Energimyndigheten vill lyfta möjligheten att kunna samarbeta inom samma koncern, vilket är en möjlighet inom systemet med krav på lätta fordon.

***Den planerade översynen 2022 blir betydelsefull då det finns många osäkerheter i utvecklingen***

Artikel 13 innebär ett förslag till översyn av systemet och särskilt med beaktande av de många osäkerheter som finns kring förslaget blir det centralt med regelbunden översyn, särskilt den översyn som planeras för 2022.



Vid fastställandet av tillverkarspecifika mål enligt artikel 6 används basår 2019, då det är det första år det kommer finnas utsläppsdata för tunga fordon. Det kan finnas en viss risk att tillverkare anpassar sitt utbud av fordon 2019 så att det är enklare att nå de framtida kraven. Hur detta har fungerat bör bli en del av översynen 2022. Det kan påminnas att tillverkarnas mål avser 2025–2029 vilket innebär en infasningsperiod för tillverkare och regelverk vilket är rimligt.

Ett ytterligare exempel på vad som bör ingå i översynen är de sanktionsnivåer som beskrivs i Artikel 8, i och med att marginalkostnaden för utsläppsminskande teknik förändras med tiden.

Beslut i detta ärende har fattats av avdelningschefen Gustav Ebenå. Vid den slutliga handläggningen har därutöver deltagit enhetscheferna Martina Högberg, Anders Wallinder och Maria Westrin, chefsekonomen Klaus Hammes, seniora rådgivaren Anders Lewald och handläggarna Rebecka Bergholtz, Peter Dädeby och Anna Lock. Föredragande har varit seniora rådgivaren Kristina Holmgren.

  
Gustav Ebenå  
Kristina Holmgren