

Avdelningen för forskning, innovation och affärsutveckling  
Enheten för hållbar transport  
Anna Lock  
[anna.lock@energimyndigheten.se](mailto:anna.lock@energimyndigheten.se)

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

## Yttrande angående Remiss av förslag om koldioxidnormer för tunga fordon

### Sammanfattning

- Energimyndigheten anser att övergripande styrning för minskade koldioxidutsläpp bör ske genom prissättning av koldioxidutsläpp, men att koldioxidnormer för nya tunga fordon är ett principiellt lämpligt komplement för att nå Parisavtalets målsättningar, förutsatt att relevant forskning, innovation och utveckling främjas och att en viss flexibilitet finns utifrån medlemsstaternas utgångspunkter.
- Myndigheten tillstyrker revideringen av regelverket om CO<sub>2</sub>-normer för utbudet av nya tunga fordon. Förändringarna ger ökade incitament för forskning, innovation och utveckling mot låga eller inga CO<sub>2</sub>-utsläpp för fler tunga fordonstyper, och ökar förutsättningarna för att nå uppsatta klimatmål.
- Energimyndigheten ser positivt på åtgärder som ökar regelverkets flexibilitet, såsom att ”byta” registrerade fordon mellan tillverkare.
- Utifrån underlaget är det svårt att ta ställning till de specifika målnivåerna. Myndigheten vill lyfta vikten av en helhetssyn på hur föreslagen lagstiftning, det angränsande Fit for 55-paketet samt Euro 7 påverkar Parisavtalets målsättningar, energisystemet och hållbar utveckling i ett brett perspektiv.
- Energimyndigheten efterfrågar att bredda begreppet ”nollemissionsfordon” till fler alternativa lösningar som kan bidra till klimatmålen. Måldefinitionen bör breddas så att fordon anpassade för s.k. förnybara drivmedel av icke biologiskt ursprung samt biodrivmedel som uppfyller hållbarhetskriterierna kan klassas som nollemissionsfordon då dessa bränslen används. Detta skulle minska riskerna för en alltför ensidig teknikstyrning, bidra till lägre kostnader för måluppfyllnad, bidra till ökad försörjningstrygghet och resiliens i omställningen och energisystemet samt spegla förändringar i angränsande regelverk.

- Energimyndigheten ser gärna en mer flexibel utformning när det gäller metod för simulering och mätning av CO<sub>2</sub>-utsläpp. Detta skulle förbättra regelverkets förutsättningar att spegla nationella förhållanden.
- Myndigheten vill understryka att en parallell och snabb utbyggnad av laddinfrastruktur för tunga fordon är avgörande för den föreslagna tidplanen.
- Myndigheten vill även lyfta vikten av kompletterande styrning och incitament för energieffektivisering av tunga fordon.

### **Energimyndighetens ställningstaganden**

Styrning genom prissättning av koldioxidutsläpp från drivmedel för vägfordon kommer från år 2025 att omfattas av EU ETS (bränsleleverantörer). Utsläppen kommer då minska i enlighet med utsläppstaket. Energimyndigheten anser att det fortfarande kan vara principiellt lämpligt med CO<sub>2</sub>-normer för flottan av nya tunga fordon som komplement för att öka förutsättningarna att nå Parisavtalets målsättningar och att dessa bör sättas på EU-nivå. Regelverket bör utformas för att främja forskning, innovation och utveckling kring tunga noll- och lågmissionsfordon. Samtidigt är det centralt att det finns en viss flexibilitet utifrån medlemsstaternas rådande utgångspunkter.

Energimyndigheten bedömer att regelverket och revideringarna styr mot fossilfrihet och en ökad andel tunga s.k. nollemissionsfordon, och elektrifiering av vägfordon är den huvudsakliga inriktningen för att nå fossilfrihet i transportsektorn. Förslagen innebär ett ökat fokus på forskning, innovation och utveckling mot elektrifiering för fler kategorier i den tunga fordonsflottan och, i viss utsträckning, energieffektivisering i förbränningsmotorer. Myndigheten ser positivt på att utöka regelverket till fler storlekar på lastbilar, bussar och vissa tunga släpfordon, samt att vissa arbetsfordon och räddningsfordon även fortsatt undantas. Myndigheten är också positiv till att tunga släpfordon med egen framdrivning till exempel eldrift definieras som nollemissionsfordon, då detta främjar elektrifiering och energieffektivitet för längre och tyngre ekipage. Vidare kan separata ambitionsnivåer för omställningen av olika fordonstyper motiveras utifrån att omställningen för respektive fordonstyp kommit olika långt. Det skapar även incitament för att främja utvecklingen av energieffektiva tunga släp, vilket myndigheten ser som önskvärt.

Energimyndigheten ser positivt på att tillverkare kan ”byta” registrerade fordon med varandra för att nå sina mål. Myndigheten ser gärna en högre nivå än 5 procent, och välkomnar även fler åtgärder för ökad flexibilitet i systemet för att tillverkare ska kunna nå sina CO<sub>2</sub>-mål på ett kostnadseffektivt sätt, såsom ”byten” inom koncerner, mellan fordonskategorier och perioder.

Energimyndigheten har svårt att ta ställning till de specifika målnivåerna. Konsekvensanalysen brister i att belysa hur föreslagna nivåer relaterar till effekter av och konsekvenser för angränsande regelverk såsom AFIR, Euro7, EU ETS och CO<sub>2</sub>-normer för lätta fordon. Energimyndigheten vill lyfta vikten och

behovet av en helhetssyn på hur föreslagen lagstiftning och angränsande regelverk påverkar Parisavtalets målsättningar, energisystemet och hållbar utveckling i ett brett perspektiv. Myndigheten konstaterar även att föreslaget tröskelvärde på 100 tillverkade fordon per typ och år innebär olika påverkan på olika fordonstyper, alternativt ekonomiska risker för små fordonstillverkare.

Angående det specifika förslaget om undantag för vissa stadsbussar genom särskild upphandling anser Energimyndigheten att det krånglar till regelverket och förefaller styra efterfrågan av fordon snarare än utbud. Myndigheten noterar att nivåerna för nya stadsbussar är särskilt ambitiösa med motivet att marknaden är redo, samtidigt är andelen CO<sub>2</sub>-utsläpp från dessa relativt liten och föreslaget undantag tycks indikera att tidplanen är för ambitiös i ett efterfrågeperspektiv.

Energimyndigheten bedömer att regelverket innebär risker med en alltför ensidig teknikstyrning mot nollemissionsfordon och begränsningar av lågemissionsfordon. Myndigheten bedömer att förslaget om slopad viktning från 2030 för utsläppsfria och utsläppssnåla tunga fordon förstärker riskerna. Teknikstyrningen sker genom begreppsdefinitioner, måldefinitionen och mätningen av CO<sub>2</sub>-utsläppen från motorn (WHTC/WHSC) som skapar olika förutsättningar för olika tekniker. Ett regelverk som i alltför hög utsträckning främjar vissa specifika tekniker framom andra riskerar att vara ineffektivt både i närtid och på längre sikt, genom att begränsa forskning, innovation och utveckling som kan bidra till nya och vidareutvecklade lösningar för klimatomställningen.

Energimyndigheten vill upprepa behovet och vikten av att bredda begreppet nollemissionsfordon till fler alternativa lösningar som bidrar till klimatmålen<sup>1</sup>. Måldefinitionen för tunga nollemissionsfordon bör breddas så att fordon anpassade för s.k. förnybara drivmedel av icke biologiskt ursprung samt biodrivmedel som uppfyller hållbarhetskriterierna kan klassas som nollemissionsfordon då dessa bränslen används. Dessa bränslen kräver fordon med förbränningsmotorer och tillhörande infrastruktur. Myndigheten bedömer att detta vore i linje med regelverkets motiv och även skulle innebära potentiellt lägre kostnader för måluppfyllnad genom större hänsyn till produktionskedjan i ett livscykelperspektiv (Well to Wheel). Det skulle även ge ökad försörjningstrygghet och resiliens i omställningen och energisystemet. En diversifiering av energislag och försörjningskedjor för fordon sprider risker och sårbarheter i en elektrifierad transportsektor. En alltför snabb och ensidig utveckling ökar istället riskerna, särskilt innan tillfredsställande beredskapsåtgärder hunnit utvecklas. Myndigheten anser även att en revidering som speglar angränsande regelverk ger ökad tydlighet i den samlade styrningen. Regelverkets begränsningar vad gäller lågemissionsfordon ligger inte i linje med förslag i AFIR, där bl.a. infrastrukturkrav för gas finns. Begränsningarna speglar inte heller det reviderade förnybarhetsdirektivet (REDIII). I den nya förordningen

---

<sup>1</sup> Myndigheten lyfte detta redan 2018 i sitt yttrande om koldioxidnormer för nya tunga fordon (dnr 2018–7714), inför att regelverket infördes.

om CO<sub>2</sub>-normer för lätta fordon hänvisas till elektrobränslen från år 2035 och en översyn år 2026.

Förslaget i Annexet innebär att låsa fast VECTO-verktygets nuvarande parameterdefinitioner. Energimyndigheten bedömer att detta gör verktyget svårare att utveckla i närtid för att till exempel förbättra förutsättningarna att spegla nationella förhållanden. Myndigheten ser hellre en mer flexibel utformning och att VECTO utvecklas i närtid, till exempel utifrån de tester vid användning som föreslås. I Sverige används längre och tyngre fordon kring 60 ton. Verktöget har kända problem med att simulera korrekt för lätta (3,5 ton – 5 ton) och tunga (över 40 ton) fordon. Det blir också stora variationer när tunga släpfordon simuleras.

Myndigheten vill i övrigt understryka vikten av att en parallell och snabb utbyggnad av nödvändig laddinfrastruktur för tunga fordon sker. Detta är en direkt avgörande förutsättning för att den föreslagna tidplanen ska kunna nås.

Energimyndigheten vill även lyfta att regelverket saknar styrning för energieffektivisering av tunga nollemissionsfordon, samt betona vikten av energieffektivisering av både tunga nollemissions- och lågemissionsfordon. Behovet av sådan kompletterande styrning bör analyseras i en bredare kontext.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektören Robert Andréén. Vid den slutliga handläggningen har därutöver deltagit avdelningschefen Rémy Kolessar, chefsjuristen Rikard Janson, enhetschefen Peter Engdahl, seniora rådgivarna Anders Lewald och Kristina Holmgren samt handläggarna Åsa Johansson, Klaas Burgdorf, Magnus Henke och Jenny Aminoff. Föredragande har varit handläggaren Anna Lock.

Robert Andréén

Anna Lock