



**Klimat- och  
näringslivsdepartementet**

Remiss: KN2023/02790

## Remissvar kring av förslag om koldioxidnormer för tunga fordon.

### Sammanfattning

MRF inkommer här med remissvar kring förslag om koldioxidnormer för tunga fordon. Vi vill i sammanhanget speciellt betona följande aspekter.

- Det är välkommet att ett helhetsgrepp tas om långsiktiga mål för utsläppsminskning inom transportsektorn. Mycket utveckling sker redan som bör uppmuntras.
- Behovet av transporter ökar i takt med att befolkningen växer och välståndet ökar. Det måste den generella planeringen ta hänsyn till.
- Implementering och utveckling ny teknik är nyckeln till minskade utsläpp.
- Målen måste vara långsiktiga för att skapa vilja till investeringar i ny teknik.
- Teknikneutralitet måste råda, men goda möjligheter till laddning måste skapas för alla typer av laddbara fordon.

### Bakgrund

EU-kommissionen har i enlighet den gröna given föreslagit nya mål för koldioxidutsläpp från nya tunga fordon från och med 2030. Kommissionen föreslår en infasning av striktare normer för koldioxidutsläpp för nästan alla nya tunga fordon som certifieras för koldioxidutsläpp (jämfört med 2019 års nivåer). Förslagen går ut på utsläppsminskningar på 45 % från och med 2030, 65 % från och med 2035 och utsläppsminskningar på 90 % från och med 2040.

Syftet är att skapa en hållbar transportsektor, att förbättra folkhälsan och att skapa långsiktigt hållbara förutsättningar för transportsektorn och fordonsindustrin.



## Synpunkter

MRF välkomnar att ett helhetsgrepp tas kring frågor som rör långsiktigt hållbara transporter. Vi stödjer överenskommelsen från Parismötet, EU:s klimatmål och det svenska målet om ett klimatneutralt Sverige år 2050. Behovet av transporter kommer att öka i framtiden i takt med att Europas befolkning växer. Över hälften av allt godstransportarbete sker i dagsläget med vägtrafik i Sverige och det finns inga tecken på att mönstret kommer att förändras på något dramatiskt sätt under överskådlig framtid (Trafikanalys). Detta måste regelverken och den generella planeringen ta hänsyn till.

För motorbranschen är klimatmål, social hållbarhet och ekonomisk tillväxt ledstjärnor i arbetet med framtidens mobilitet. Ny teknik är nyckeln till att nå klimatmålen och bästa möjliga förutsättningar måste skapas för att den ska kunna implementeras. Här ligger den svenska motorbranschen i framkant. Vi reparerar, säljer begagnat och återvinner uttjänade fordon. Sedan 1990 har utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter minskat med 21 procent (Naturvårdsverket). Samtidigt har transportarbetet ökat markant. Detta är möjligt tack vare förbättrad energieffektivitet i fordonen och elektrifiering bland annat.

Precis som kommissionen skriver i sitt förslag är frågan om utsläpp av växthusgaser en fråga som inte kan lösas på vare sig nationell eller lokal nivå. Det krävs att åtgärder vidtas för att skapa internationell standard. Det finns ett behov av att EU agerar inom ramen för unionens befogenheter.

MRF vill betona vikten av att Sverige implementerar direktiv och regelverk från EU på ett sådant sätt att de harmoniserar med övriga medlemsländer. Utsläpp av växthusgaser är globala och även fordonsindustrin verkar på en global marknad. Att implementera på ett sätt som försätter Sverige i en särställning är inte önskvärt eller hållbart. Transportsektorn måste veta att reglerna blir långsiktiga eftersom det rör sig om stora investeringar som måste till om målen för utsläppsminskningen ska nås. Annars kommer viljan till investeringar och utvecklingen av ny teknik att minska.

Detta är inte minst av betydelse för den så viktiga andrahandsmarknaden där nya fordon kan fasa ut äldre snabbare om bara spelreglerna är förutsägbara. Ryckighet och snabba förändringar är inte önskvärt för någon part, varken för producenter,



återförsäljare eller konsumenter. Verkstäderna måste ges långsiktiga förutsättningar att anpassa sin kompetens efter ny teknik. Redan i dagsläget råder det brist på arbetskraft med rätt kompetens och det tar tid att utbilda. Därför är det viktigt att utbildningar anpassas efter marknadens behov och att rimliga planeringshorisonter skapas.

De målsättningar för minskade utsläpps som föreslås av kommissionen är tuffa, men fullt möjliga att nå. Mycket handlar nu om att implementera den teknik som finns, vilket i sin tur kommer leda till att viljan ökar att investera i forskning och utveckling på området, inte minst vad gäller nya batterier. Det är samtidigt viktigt att regelverken är teknikneutrala. All teknik som kan bidra till minskade utsläpp kommer att behövas.

En stor del av utsläppsminskningen kommer dock att ske genom den elektrifieringen av fordonsflottan som nu pågår. Prognoser visar att 30 procent av försäljningen av tunga lastbilar kan utgöras av laddbara fordon 2030 och ytterligare 10 procent av gasdrivna fordon (Trafikanalys). Men om denna positiva utveckling ska fortsätta måste bästa möjliga förutsättningar skapas för både energiförsörjning och laddning.

Goda möjligheter för laddning måste tillskapas vid nybyggnation av verksamhetslokaler och även bostäder eftersom det är en fördel om laddning sker nattetid eftersom det förlänger batteriernas livslängd. Laddstationerna måste även vara utrustade med rätt laddeffekt för ändamålet.

För att minska utsläppen är det också viktigt att påskynda arbetet med att se till att skapa förutsättningar för tyngre transporter (BK4) i hela landet. Om det ska vara möjligt måste investeringar göras i bättre väginfrastruktur med större bärighet. Vägtrafiken betalar redan sina kostnader med råge och utrymme för sådana investeringar måste skapas. Samtidigt måste alla tankar på ytterligare skatter som vägslitageavgift avvisas. Det sista transportsektorn behöver är mer pålagor i form av skatter och avgifter. Resurserna måste istället gå till investeringar och forskning. Bara så kan målen om kraftigt minskade utsläpp nås.