

Regelrådet är ett särskilt beslutsorgan inom Tillväxtverket vars ledamöter utses av regeringen. Regelrådet ansvarar för sina egna beslut. Regelrådets uppgifter är att granska och yttra sig över kvaliteten på konsekvensutredningar till författningsförslag som kan få effekter av betydelse för företag.

Klimat- och näringslivsdepartementet

Yttrande över förslag till EU förordning om koldioxidnormer för tunga fordon

Regelrådet har fått möjlighet att yttra sig över rubricerade förslag. Regelrådet har i uppgift att bistå regelgivare, om dessa begär det, med att granska konsekvensutredningar till förslag från Europeiska unionen som bedöms få stor påverkan för företag i Sverige och lämna råd om vad en svensk konsekvensutredning bör innehålla. Regelrådet har därför översiktligt granskat EU-kommissionens konsekvensutredning COM (2023) 88 final av den 14 februari 2023.

Det anges i remissen att Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1242 av den 20 juni 2019 om fastställande av normer för koldioxidutsläpp från nya tunga fordon och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 595/2009 och (EU) 2018/956 och rådets direktiv 96/53/EG innehåller normer för koldioxidutsläpp från vissa kategorier nya tunga fordon med krav på fordonstillverkarna att minska utsläppen med minst 15 % till 2025 och 30 % till 2030, jämfört med nivåerna från en basårsperiod 2019/2020.

Fordonskategorierna som omfattas av förordningen står för uppskattningsvis 73 % av EU:s totala koldioxidutsläpp från tunga vägfordon. Varje fordonstillverkare på EU-marknaden får ett bindande utsläppsmål som är specifikt för tillverkarens fordonsflotta. Summan av tillverkarnas utsläppsmål ska ge EU-målet. Den tillverkare som överskrider sitt bindande utsläppsmål måste betala böter.

Vidare anges att vägtransporter står för sammanlagt en femtedel av EU:s totala växthusgasutsläpp och en tredjedel av all energiåtgång inom EU. Ett ökat transportarbete i Europa har resulterat i att utsläppen tenderar att fortsatt öka. Tung vägfordon står för mer än 25 % av vägtransporternas växthusgasutsläpp, vilket motsvarar 6 % av EU:s totala utsläpp av växthusgaser. Enligt EU-kommissionens beräkningar står fordonsindustrin som helhet för mer än 7 % av EU:s BNP, en betydande och viktig del av EU:s ekonomi och sysselsättning. Tung vägfordon transporterar cirka 77 % av all gods på land och utgör stommen i EU:s logistiksystem. Det anges att den föreslagna översynen av förordningen syftar till att fastställa nya utsläppsstandarder för koldioxidutsläpp och att bidra till övergången mot nollutsläppsmobilitet inom EU. Med översynen föreslås transportsektorn bli mer förenlig med EU:s skärpta klimatmål för 2030 och målet om klimatneutralitet till 2050.

Det anges i remissen att kommissionens förslag motiveras av tre mål. Det första målet är att minska koldioxidutsläppen för tunga vägfordon på ett kostnadseffektivt sätt, i förenlighet med EU:s klimatmål och samtidigt att bidra till EU:s energisäkerhet. Det andra målet är att erbjuda EU:s transportköpare och transportanvändare en mer energieffektiv fordonspark och att minska den sammanlagda ägarkostnaden för nollutsläppsfordon. Det tredje målet är att stärka EU:s industriella teknik- och innovationsledarskap genom att kanalisera investeringar i nollutsläppstekniker. Fordonsindustrin behöver kanalisera sina forsknings- och utvecklings-

insatser från traditionella förbränningsmotorer mer i riktning mot nollutsläppstekniker för att därmed kunna bli en ledande aktör i den globala omställningen av transportsektorn.

Kommissionen föreslår att förordningen utökas till att omfatta samtliga kategorier av tunga vägfordon som ingår i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/956 av den 28 juni 2018 om övervakning och rapportering av nya tunga fordons koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning, vilket innebär att släp, stadsbussar, långdistansbussar och tunga lastbilar över 3,5 ton föreslås omfattas av de nya koldioxidnormerna. Utryckningsfordon föreslås fortsatt inte omfattas av koldioxidkraven och inte heller fordon med särskilda uppgifter såsom terränggående fordon, arbetsfordon (sopbilar, cementblandare, lyftkranar och jordbruks- respektive skogsmaskiner. Ett särskilt undantag införs även för tillverkare med en produktion av färre än 100 fordon per år, vilka inte omfattas av de nya koldioxidnormerna. Med den utökade räckvidden omfattar förslaget uppskattningsvis 98 procent av den tunga transportsektorns koldioxidutsläpp, att jämföra med 73 procent i den nuvarande förordningen.

Målnivåerna föreslås fortsatt anges i femårs intervaller med hänsyn till fordonstillverkarnas planeringscykler. Målnivåer för minskning av genomsnittliga koldioxidutsläpp för nytillverkade tunga vägfordon föreslås enligt följande: 15 % från 2025 (oförändrat i förhållande till dagens nivåer och räckvidd), 45 % från 2030, 65 % från 2035 och 90 % från 2040 och därefter. Målnivåer införs också för tunga släpfordon. Tungasläpfordon över 8 ton med dragstång föreslås minska sina koldioxidutsläpp med 7,5 % och semitrailers med 15 % till år 2030. Målnivåerna bedöms kunna uppnås genom minskat rullmotstånd samt aerodynamiska förbättringar. Man inför även en definition av nollutsläppsfordon för kategorin tunga släpfordon. Dessa ska aktivt bidra till framdrivningen genom exempelvis eldrift.

Möjligheten att vikta utsläppsfria och utsläppsnåla tunga fordon högre när tillverkarens genomsnittliga utsläpp fastställs, tillämpas inte på de nytillkomna kategorierna. Gällande system fortsätter att tillämpas för de kategorier som tillämpas i dag men fasas ut efter 2030. Kommissionen föreslår som incitament i stället en möjlighet för tillverkare att föra över enskilda fordon mellan varandra i beräkningen av företagets genomsnittliga koldioxidutsläpp. Mängden överförda fordon får inte överskrida 5 % av registrerade tunga fordon för rapporteringsperioden. Möjligheten att samla krediter om de genomsnittliga utsläppen från tillverkarens fordonspark understiger en given linjär utsläppsminskningsskurva, förlängs till 2039 och utökas till att omfatta samtliga fordonskategorier inom förordningens tillämpningsområde. Från rapporteringsperioden 2025–2029 får även utsläppskulder räknas in men den totala utsläppskulden får inte överskrida 5 % av tillverkarens specifika koldioxidutsläppsmål för varje respektive beräkningsperiod.

Kommissionen har genomfört en konsekvensbedömning (SWD (2023) 89 final) av förslaget med tre alternativa ambitionsnivåer. Kommissionens förslag ligger strax över medelscenariot med 80 % utsläppsminskning till år 2040, 60 % till 2035 och 40 % till 2030. Enligt kommissionens analys beräknas de kumulativa utsläppsminskningarna av förslaget mellan 2031 och 2050 uppgå till mellan 35 och 48 % för tunga vägfordon i jämförelse med konsekvensanalysens medelscenario. När det gäller luftutsläppen bedöms dessa minska mellan 7 till 17 % till 2035, 15 till 38 % till 2040 och mellan 66 och 80 % till 2050, i jämförelse med nuvarande förordning. Sett över perioden 2031 och 2050 minskar energiförbrukningen från tunga vägfordon med mellan 11 och 19 %.

För användare av tunga vägfordon, som främst är små- och medelstora företag, bedömer kommissionen att den totala ägandekostnaden blir lägre med förslaget eftersom driftskostnaden blir lägre, även om inköpspriset blir högre. Kostnadsbesparingen för den

sammanvägda ägandekostnaden för förstagångsägare uppskattas till mellan 6 000–9 800, 17 400–25 800 och 29 100–47 000 Euro per fordon för 2030, 2035 respektive 2040. Kommissionen uppskattar förslaget positiva effekt på EU:s BNP-tillväxt mellan 0,06 och 0,11 % till 2040.

Beträffande fordonstillverkare anges att en snabbare omställning kan innebära ökade kostnader. Kommissionen uppskattar att kostnaden hos tillverkarna per tillverkat tungt vägfordon i form av ny teknik och utvecklingskostnader i genomsnitt uppgå till 3 400–9 700, 5 300–11 800 och 6 500–13 100 Euro till 2030, 2035 respektive 2040. Extra kostnader för ett genomsnittligt tungt släpfordon uppskattas till mellan 2 500 och 5 250 Euro. Det skulle sammantaget innebära ytterligare investeringar i storleksklassen 4,9 till 8,7 miljarder Euro årligen mellan 2031 och 2050.

Regelrådet konstaterar att konsekvensutredningen innehåller relativt utförliga beskrivningar av problembild, de föreslagna kraven, berörda aktörer samt förväntade effekter på aggregerad EU-nivå. Såvitt Regelrådet kan se innehåller emellertid inte den konsekvensutredning som har gjorts analyser som tydliggör vad konsekvenserna skulle bli för svenska företag av förslaget. Mot bakgrund av den stora fordonstillverkningen som finns i Sverige finner Regelrådet att förslaget kommer att ha effekter av betydelse för svenska företag och att hittills gjorda analyser inte ger en tillräcklig bild av sådana effekter. Därför förordar Regelrådet att en kompletterande analys bör göras av konsekvenser för svenska aktörer, inklusive företag, av förslaget.

Stöd till regelgivare i konsekvensutredningsarbetet finns i [Tillväxtverkets handledning för konsekvensutredning](#).

Regelrådet behandlade ärendet vid sammanträde den 31 maj 2023.

I beslutet deltog: Lennart Renbjer, ordförande, Helena Fond, Hans Peter Larsson och Lars Silver.

Ärendet föredrogs av: Steven Wall.



Lennart Renbjer
Ordförande



Steven Wall
Föredragande