



210628

Infrastrukturdepartementet
103 33 Stockholm

Henrik Gustafsson
Public Affairs Manager
Transport Policy and Trade
+46 70 086 58 99
henrik.gustafsson@scania.

**Remissvar från Scania CV AB rörande promemorian
Genomförande av ändringar i direktivet om miljökrav vid
upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster**

DNR I2021/00867

Scania tackar infrastrukturdepartementet för möjligheten att svara på remissen.

I remissvaret beskrivs Scanias synpunkter på promemorian. Dessutom tas några åtgärder upp som Scania anser angelägna att lösa i närtid för att minska transportsektorns klimatpåverkan och för att nå transportsektorns klimatmål till 2030 i Sverige.

1. Scania och hållbara transporter

Scanias målsättning är att leda skiftet mot hållbara transporter på ett sätt som är affärsmässigt lönsamt och samtidigt bättre för miljön och samhället i stort.

För Scania är hållbara biodrivmedel tillsammans med elektrifiering vägen framåt för att uppnå fossilfria tunga transporter. Till det kommer ökad energieffektivitet då fortsatta effektiviseringar av både fordon och transportupplägg är viktiga. Scania bedömer att det inte är möjligt att nå Sveriges klimatmål för transportsektorn utan en snabbare utveckling och förstärkning av alla dessa tre nyckellösningar.

För vår egen verksamhet har vi satt upp vetenskapligt baserade klimatmål om att minska våra koldioxidutsläpp med 50 procent till 2025 jämfört med 2015 och utsläppen från våra produkter med 20 procent under samma period. Detta mål är godkänt av Science Based Target Initiative, SBTi. Vi är fast beslutna till att bidra till Parisavtalets mål.

Alla Scanias lastbilar och bussar i Europa från 2009 (Euro V och Euro VI) och framåt som är avsedda för traditionell diesel kan också köras på HVO100. Scania erbjuder även fordon som utöver traditionell diesel och HVO 100 också kan köras på biodiesel RME, fordon som enbart körs på etanol ED 95 samt fordon som är avsedda för komprimerad eller flytande gas. Just i Sverige är klimatnyttan med gasfordon särskilt stor då andelen biogas i den gas som används i Sverige är hela 95 procent.



2 (4)

Samtidigt börjar nu Scantias elektrifierade tunga lastbilar tillverkas. Räckvidden är 25 mil. De är främst avsedda för transporter i och runt städer. På bussidan finns elektrifierade stadsbussar.

Inom tre till fyra år introduceras elektrifierade lastbilar som även klarar fjärrtransporter på längre sträckor som Stockholm-Malmö där det räcker att föraren tilläggsaddar i samband med sin lagstadgade rast efter 4,5 timmars körning.

Scantias målsättning är att hälften av alla våra fordon som säljs 2030 ska vara elektrifierade.

Trots en positiv utveckling för elektrifiering ser Scania stora behov av en ökad användning av hållbara biodrivmedel. Det handlar både om att ställa om den befintliga flottan av lastbilar till helt fossilfria transporter men även att säkra biodrivmedel till de transportupplägg som även på lång sikt är svåra att elektrifiera.

I Sverige kan det handla om timmertransporter i glesbygd där lastbilar kör långa sträckor på lågt trafikerade vägar eller andra långväga godstransporter i glesbygd, samt långväga busstrafik.

2. Scantias synpunkter på promemorian

Generella synpunkter

Scania ser offentlig upphandling som en stark drivkraft för omställning av tunga transporter. Redan före EU:s direktiv om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster fanns en stor drivkraft hos svenska regioner att upphandla fossilfri kollektivtrafik. Som det nämns i promemorian är 90 procent av den upphandlade busstrafiken fossilfri. I vissa regioner som exempelvis region Stockholm är den upphandlade busstrafiken helt fossilfri.

Mot denna bakgrund upplevs EU:s krav i direktivet som låga ur ett svenskt perspektiv.

Arbetet med fossilfri busstrafik har stärkt bränslen som biogas, biodiesel RME, HVO 100 och etanol ED 95 i Sverige till nytta även för lastbilstrafiken.

På samma sätt kan elektrifiering av stadsbussar med utbyggd laddinfrastruktur och förstärkta elnät även främja utrullningen av elektrifierade tunga lastbilar.

Denna breda palett av biodrivmedel i Sverige gör att nationella krav för Sverige blir speciella. Omställningen till fossilfri drift måste baseras på kostnad för kund och samlad miljönytta för samhället, inte specifik teknik. I vissa transportupplägg på längre sträckor kan exempelvis biogas vara det bästa alternativet medans el kan fungera bättre på andra transportupplägg.



3 (4)

En förutsättning för omställning till helt fossilfria tunga transporter i Sverige är att offentlig sektor kraftigt ökar ambitionerna för upphandling av fossilfria lastbilstransporter. Här kan den svenska upphandlingen av kollektivtrafik med buss vara en förebild. Näringslivets upphandling av transporter ingår inte i direktivet men är en mycket stark drivkraft för omställningen.

Ur ett svenskt perspektiv är ambitionerna i direktivet låga. En kommande möjlig revidering av direktivet bör kunna ha en betydligt ambitiösare målsättning. Inte minst med tanke på den teknikutveckling som sker gällande elektrifiering och även EU:s höjda klimatambitioner med den gröna given och målsättningen att minska utsläppen med 55 procent till 2030.

Förslaget kan behöva förtydligas angående vilka bussar som berörs. Enligt EU gäller direktivet stadsbussar, det som klassificeras som bussar i Klass A och Klass 1. Remissförslaget gör det onödigt krångligt och talar även om bussar som kan ha stående passagerare. Hit räknas även klass II bussar.

Viktigt att främja biogasen

Scania vill även framhålla förslagen i Biogasmarknadsutredningen - SOU 2019:63 Mer Biogas! För ett hållbart Sverige som viktiga åtgärder för att stärka biogasen i Sverige och stärka möjligheterna för att upphandla fossilfria tunga transporter.

Utredningen förslag stärker förutsättningarna för ökad produktion av biogas i Sverige och kan ge ett ökat utbud av biogas även till tunga transporter. En påskyndad utbyggnad av tankningsinfrastruktur för flytande biogas (LBG) för tunga fordon är också nödvändig, dels för att säkra fossilfri drift för de långväga transportupplägg som även på lång sikt är svåra att elektrifiera, dels för att realisera den befintliga potentialen för utökad svensk biogasproduktion.

Det är även viktigt att framhålla biogasens nyttor för en regional cirkulär ekonomi, landsbygdsutveckling, energisäkerhet och förbättrad luftkvalitet.

Inga kommersiellt rimliga möjligheter att bygga om fordon

Scania noterar att promemorian belyser alla de tillgängliga drivmedelsalternativ som finns på marknaden i dag. Scania är dock frågande till de skrivningar om eftermontering som finns i texten. Scania ser inga kommersiellt rimliga möjligheter att bygga om fordon till exempelvis el- eller gasdrift.

Avtal för att garantera användning av HVO 100

HVO 100 är ett alternativ för rena tunga fordon. För att uppfylla kriterierna för ett rent fordon krävs därför ett avtal med den som utför transporttjänsten, till exempel ett bussföretag eller, vid trafik i egen regi, drivmedelsleverantören.



4 (4)

Då HVO 100 kan användas i alla Scantias fordon med standard Euro V och Euro VI ser Scania det som viktigt att detta får ett så tydligt regelverk som möjligt. En standardisering av denna typ av avtal skulle vara drivkraft för en snabbare omställning av godstransporter på väg.

Flera åtgärder behövs nationellt för att nå Sveriges klimatmål för transportsektorn samt ge bidrag till EU:s klimatmål och Parisavtalet

Genomförande av ändringar i direktivet om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster har sannolikt ganska liten påverkan på omställningen till fossilfrihet av de tunga transporterna i Sverige. Scania ser andra åtgärder som betydligt viktigare. Det handlar om följande:

- Få de regionala elektrifieringspiloterna för tunga lastbilar på plats så fort som möjligt. Elektrifieringspiloterna beslutades redan i budgetpropositionen för 2021 i september 2020.
- Säkerställ att investeringar för elektrifiering för ett betydande roll i kommande nationell plan 2022-2033. Det handlar både om investeringar i laddinfrastruktur, förnybar elproduktion och förstärkning av elnäten i anslutning till vägnätet.
- En påskyndad utbyggnad av tankningsinfrastruktur för flytande biogas (LBG) för tunga fordon.
- Besluta om en svensk biodrivmedelsstrategi där utredningen, I en värld som ställer om, Sverige utan fossila drivmedel 2040, SOU 2021:48, kan vara en grund.
- Arbeta i EU för fortsatt skattebefrielse för flytande biodrivmedel i Sverige. Biogasen har nu skattebefrielse till 2030. liknande lösningar bör komma på plats för HVO100, biodiesel RME och etanol ED95.
- Inför en miljödifferenterad avgift för alla tunga lastbilar som trafikerar det svenska vägnätet. Avgiften ska både värna åkeriernas konkurrenskraft och styra mot minskade utsläpp. Detta utreds nu i utredningen om ett nytt miljöstyrande system för godstransporter på väg
- Inför möjlighet att använda även längre lastbilar med upp till 34,5 meters längd på det svenska vägnätet. Trafikverkets utredning om frågan remitterades av infrastrukturdepartementet redan 2019.
- Ett starkt svenskt engagemang i de delar av EU:s kommande fit for 55-package, 55-paketet, med bäring på transportsektorn.

Henrik Gustafsson,
Public Affairs Manager, Transport Policy and Trade
+46 70 086 58 99
henrik.gustafsson@scania.com