



Södertälje 230306

Henrik Gustafsson
Manager Transport Policy
and Trade Scania CV AB

Remissvar Scania CV AB Förslag till EU-förordning om utsläpp av luftföroreningar från vägfordon och batteriers hållbarhet (Euro 7) DNR M2022/02378

EU-kommissionens förslag på Euro 7 för tunga fordon har stor påverkan på den tunga fordonsindustrin i Europa. Scanias bedömning är att förslaget som det nu är utformat riskerar att försena omställningen till elektrifiering med negativa effekter både för klimat, luftkvalitet och både Europas och Sveriges konkurrenskraft.

Scanias mål är att driva skiftet mot ett hållbart transportsystem och grunden i detta arbete är våra vetenskapligt baserade klimatmål som är i linje med Parisavtalet. Vi vill säkra en snabb utrollning av elektrifierade fordon för att främja minskade koldioxidutsläpp samt bättre luftkvalitet och folkhälsa. På det sättet kan vi bidra till EU:s klimatmål och Parisavtalet på bästa sätt. Det främjar också den industriella utvecklingen i Sverige. Scania har de senaste åren gjort stora investeringar i Södertälje kopplat till elektrifiering. Både ett nytt batterilaboratorium som redan är i drift och en batterimonteringsfabrik som öppnar hösten 2023. Vi lägger nu mer resurser på utvecklingen av elektrifierade drivlinor jämfört med konventionella drivlinor.

2030 planerar vi att sälja 50 procent elektrifierade lastbilar och vi serieproducerar elektrifierade lastbilar i Södertälje sedan 2021. Redan i höst startar serieproduktionen av lastbilar för tunga regionala transporter för totalvikter upp till 64 ton. Detta följs senare av elektrifierade lastbilar för fjärrtransporter.

Scania investerar också i ett gemensamt laddnätverk i Europa för tunga fordon, Milence, tillsammans med Volvo Group och Daimler Trucks.

Mot bakgrund av den starka utvecklingen för elektrifiering och vikten av klimatomställning och en bättre luftkvalitet anser Scania att Euro 7, det nyligen presenterade förslaget på reviderade CO2-standarder för tunga fordon och AFIR-regelverket för laddinfrastruktur i EU måste ses som en helhet.



2 (3)

Scania föreslår att Euro 7 och reviderade CO2-standards behandlas samordnat och koordinerat i medbeslutandeprocessen.

Att behandla CO2-standards och Euro 7 gemensamt skulle vara i linje med EU-kommissionens nyligen lanserade Green Deal Industrial Plan där bättre regleringar ska möjliggöra en snabbare klimatomställning och även stärka Europas konkurrenskraft. Det skulle även vara ett snabbt och effektivt Europeiskt svar på USA:s Inflation Reduction Act, IRA och på så sätt stärka den Europeiska tunga fordonindustrin.

Vi ifrågasätter nyttan med att införa det mycket strikta Euro 7 för tunga fordon som kommissionen föreslagit. Dels anser vi att kommissionen underskattar marknadsupptaget av nollemissionsfordon och dels bortser man från faktumet att merparten av utsläppen kommer från äldre fordon i den rullande flottan som inte har Euro VI standard. Euro 7 får därmed begränsad effekt på luftkvaliteten men till en stor industriell kostnad. Detta visas tydligt i en extern utredning beställd av fordonsindustrins branschorganisation i EU (ACEA) som redovisas i länk <https://www.acea.auto/news/impact-of-euro-7-on-nox-emissions-by-vehicle-type/>

Kommissionens förslag på Euro 7 är oproportionerligt strikt och omfattande avseende gränsvärden och fullständigt ändrade testmetoder. Vi hävdar med bestämdhet att förslaget som helhet inte är tekniskt möjligt med dagens bästa tillgängliga teknik. Förslaget på Euro 7 är inte en naturlig evolution av ett väl fungerande Euro VI utan en total revolution. Det kommer ta ingenjörresurser från utvecklingen av elektrifierade fordon och helt enkelt försena omställningen till elektrifiering. Följden blir att EU för svårare att nå de egna klimat- och luftkvalitetsmålen. Detta påverkar även Europeiska städers möjligheter att hantera frågor kring luftkvalitet och buller.

Scania anser även att kommissionens tidtabell med start av Euro 7 för tunga fordon till 2027 är alldeles för snäv. Det omfattande förslaget saknar än så länge alla de implementerande akterna vars detaljer måste vara kända för att ta de viktiga tekniska och ekonomiska beslut som sådana här stora industriella projekt kräver. Värt att notera att minst 4 års ledtid är lagstadgat i USA via Clean Air Act.

Scania framhåller också att kommissionens förslag på Euro 7 är mer omfattande än motsvarande lagstiftning i USA och Kina och därmed leder inte mot global harmonisering. Detta kommer påverka svensk och Europeisk industris konkurrenskraft negativt, helt i motsats till kommissionens påståenden, då möjligheterna att skala upp exporten av elektrifierade lastbilar från EU till globala marknader riskerar att försenas. Detta innebär också en långsammare global klimatomställning av transportsektorn.



3 (3)

En väg framåt är det kompromissförslag som fordonsindustrins branschorganisation i EU (ACEA) skickade till kommissionär Breton sommaren 2021.

Det ger 50% reduktion i gränsvärden, men behåller testmetoder som de ser ut idag i Euro VI. Detta skulle ta hänsyn till den teknikutveckling som skett samtidigt som det ger industrin resurser att utveckla elektrifierade fordon. Länk till kompromissförslaget:

<https://www.acea.auto/publication/acea-proposals-for-euro-7-and-euro-vii-emission-standards/>

Regelverket för laddinfrastruktur, AFIR, kommer troligen också slutförhandlas under svenska ordförandeskapet. Slutresultatet av AFIR kommer påverka hur ambitiösa CO2-standarder som går att nå. Elektrifierade tunga fordon finns redan på marknaden det är laddinfrastruktur som behövs för att möjliggöra elektrifieringen. I AFIR är det särskilt viktigt med en megawatt laddstandard från 800 kW. AFIR förslaget är centralt för att klara utrullningen av elektrifierade tunga fordon i Europa och därmed också EU:s egna mål för klimat och luftkvalitet.

.För att kunna bygga ut laddinfrastruktur i Sverige och EU kommer elnätsfrågor behöva prioriteras upp och därtill tillståndsfrågorna. Samverkan mellan olika aktörer avgörande. Det handlar om myndigheter, laddinfrastrukturaktörer, elnätsoperatörer, åkerier och köpare av tunga godstransporter, både offentliga och privata. Ett klimatneutralt EU till 2050 kräver att alla lastbilar som säljs 2040 är fossilfria detta är något Scania helt står bakom.

Scania ser fram emot en fortsatt dialog med den svenska regeringen i frågan gällande Euro 7 och de angränsande lagstiftningarna - de reviderade CO2-standarderna och AFIR. Sverige har nu en nyckelroll i och med det pågående ordförandeskapet i EU med möjlighet att påverka både EU:s klimatomställning och konkurrenskraft i rätt riktning.

Henrik Gustafsson
Manager Transport Policy and Trade
Scania CV AB
henrik.gustafsson@scania.com
070-086 58 99