

Till Klimat- och näringslivsdepartementet

KTH:s remissvar på EU-kommissionens förslag till revidering av koldioxidkraven för lätta fordon och av EU:s regler om fordonsmärkning (KN2026/00066)

Beslutet

Rektor beslutar att Kungl. Tekniska högskolan lämnar remissvar enligt nedan på EU-kommissionens förslag till revidering av koldioxidkraven för lätta fordon och av EU:s regler om fordonsmärkning (KN2026/00066).

KTH:s synpunkter

KTH anser att det bästa handlingsalternativet ur ett klimatperspektiv hade varit att stå fast vid att enbart personbilar och lätta lastbilar med nollutsläpp ska få säljas inom EU från och med 2035. KTH är emellertid av uppfattningen att det föreliggande förslaget har vissa positiva aspekter och på det hela taget är acceptabelt. I vår forskning på KTH kring hur transportsektorn ska kunna nå klimatmålen ser vi att de indirekta utsläppen – inte minst de som orsakas av tillverkning av fordon – över tid kommer att stå för en allt större andel av de totala utsläppen när vägtransporterna elektrifieras. Mot den bakgrunden är det intressant med förslaget om att en användning av stål som har låg klimatpåverkan och är tillverkat inom EU kan få användas som kompensation för att en fordonstillverkare inte lyckas minska utsläppen för sina nya bilar med 100% år 2035. KTH kan konstatera att tillverkning av stål med låg klimatpåverkan kommer att vara viktigt för att klimatmålen ska kunna nås, även om vi inte har expertis att avgöra om satsningar som HYBRIT och STEGRA är de som är bäst lämpade inom denna framtida expansiva sektor. Med detta sagt finns dock en viss oklarhet kring additiviteten i denna åtgärd. Stålindustrin ingår i EU ETS och där tar utgivningen av utsläppsrätter slut redan 2039/2040.

En nackdel som KTH ser med förslaget är att det skapar prejudikat för att försvaga andra viktiga klimatstyrmedel såsom EU ETS och RefuelEU Aviation. Förutom att själva styrmedlen kan komma att bli mindre verkningsfulla och försena utsläppsminskningar, så skapas också en osäkerhet kring vilka investeringar som kan bli lönsamma. Detta riskerar att leda till försenade investeringar vilket är olyckligt då planeringshorisonterna för investeringar i batterifabriker, stålproduktion, drivmedelsproduktion etc, är mycket långsiktiga.

KTH anser att förslaget till klimatdeklaration (Vehicle Labelling) i huvudsak är angeläget och väl utformat. Den förenklade deklaration "Simplified vehicle label" - som i ANNEX/Part2/(b) föreslås tillåtas som ett alternativ till "Standard vehicle label" som beskrivs i (a) - är dock klart mindre tydlig och borde helst inte tillåtas.

Sammanfattning:

KTH anser att det bästa handlingsalternativet ur ett klimatperspektiv hade varit att stå fast vid att enbart personbilar och lätta lastbilar med nollutsläpp ska få säljas inom EU från och med 2035. KTH är emellertid av uppfattningen att det föreliggande förslaget har vissa positiva aspekter och på det hela taget är acceptabelt. En intressant del av förslaget är att premiera användning av stål med låg klimatpåverkan vid fordonstillverkning.

Remissvaret har utarbetats av forskare Jonas Åkerman, avdelningen för strategiska hållbarhetsstudier vid skolan för arkitektur och samhällsbyggnad, KTH.

Beslut om att avlämna KTH:s remissvar har fattats av rektor Anders Söderholm. Närvarande vid beslutet var universitetsdirektör Kerstin Jacobsson, ordförande för Tekniska Högskolans Studentkår Lydia Boij, utredare Malin Ryttberg och mötets sekreterare Annette Grahn.

Denna handling har hanterats digitalt och är därför inte undertecknad.