

Miljö- och energidepartementet
Klimatenheten
103 33 STOCKHOLM

Yttrande om EU-kommissionens förslag om koldioxidnormer för nya tunga fordon (M2018/01273/KI)

BIL Sweden har getts möjlighet att till Miljö- och energidepartementet inkomma med synpunkter på EU-kommissionens förslag till ny förordning om koldioxidnormer för nya tunga fordon.

Miljödepartementet har skickat ut EU-kommissionens förslag till EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING om fastställande av utsläppsnormer för koldioxid för nya tunga fordon, COM (2018) 284 final.

Förslaget som syftar till att minska klimatpåverkan från tunga fordon går i korthet ut på att bindande utsläppskrav införs för tunga fordon. Koldioxidutsläppen föreslås minska med 15 % till 2025 och 30 % till 2030 jämfört med referensåret 2019.

BIL Swedens synpunkter

Fordonsindustrin har under lång tid kraftigt sänkt koldioxidutsläppen från nya tunga fordon. Det är viktigt att rätt förutsättningar skapas för att denna utveckling ska fortsätta och samtidigt ske på ett effektivt sätt för att nå de ambitiösa klimatmål som finns inom EU och inte minst i Sverige.

Fordonsindustrins gemensamma strategi bygger på tre viktiga hörnstenar: energieffektivisering, ökad användning av biodrivmedel och nya tekniker där t.ex. hybridisering och elektrifiering är bra exempel. Förutom dessa åtgärder är givetvis effektivare körsätt och förbättrad logistik med hjälp av uppkopplade fordon samt högre fyllnadsgrad genom olika åtgärder och samarbeten avgörande för att effektivt minska klimatpåverkan från tunga transporter.

BIL Sweden och våra medlemsföretag är positiva till att utsläppsnormer införs även för tunga fordon men vill påpeka följande som är exempel på åtgärder som våra medlemsföretag föreslagit:

- **Mycket ambitiöst mål**
Målet till 2025 och 2030 är oerhört ambitiöst speciellt med tanke på referensåret 2019. För att nå målen måste den föreslagna förordningen ändras på en rad punkter (se nedan) alternativt måste målnivåer eller målar justeras (se t.ex. ACEAs position)

- **Långa tunga fordon måste premieras**
Den svenska transportmarknaden domineras idag av ekipage från 60 till 74 ton. Dessa betraktas i det föreslagna systemet som ekipage med 40 tons totalvikt och missgynnas därmed. Den reducering av bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp på upp till ca 15% som dessa längre och tyngre fordon bidrar med uppmuntras inte i det föreslagna normerna. Normerna måste kompletteras så att dessa lastbilar jämförs i separata subgrupper med den tyngre körcykel som redan finns definierad i reglerna för CO₂ deklARATIONEN. Här bör även hänsyn tas till att det på sikt kan komma ännu längre och tyngre ekipage.
- **Öka superkrediterna och ta bort taket**
En förutsättning för att de ambitiösa målen nås speciellt till 2030 är att elektrifieringen tar fart och att utsläppsnåla fordon premieras. Superkrediterna för utsläppsfria fordon bör höjas samtidigt som de föreslagna krediterna för utsläppsnåla fordon bör omarbetas så att de premierar de snålaste fordonen oavsett storlek. 3%- begränsningen av utsläppsminskningen relaterade till superkrediterna måste tas bort för att driva på utvecklingen mot såväl ökad elektrifiering som utsläppsnåla fordon.
- **Premiera biodrivmedel**
Att inkludera biodrivmedel i superkrediterna kan vara ett viktigt sätt att markera att biodrivmedel är en del av lösningen mot minskad klimatpåverkan. Andra regelverk och mål och inom EU är utformade för att säkerställa tillgång på biodrivmedel. Det kan bli nödvändigt att premiera energieffektiva fordon som körs på biodrivmedel.
- **Flexibilitet gällande emissionskrediter**
Att kunna spara och låna intjänade krediter över åren är bra men systemet måste bli mer flexibelt. Nollställning av krediterna bör tas bort och därmed tillåta att krediter kan föras över mellan de femåriga perioderna för gränsvärdena.
- **Redovisning av CO₂ i gram per ton km**
Resultat kopplade till utsläppsnormerna bör alltid presenteras i gram per ton km externt (t.ex. fordonsdokument etc.) då det bättre speglar transportnyttan på än g/km. Att använda g/km premierar små och mindre energieffektiva fordon vilket inte kan vara syftet med utsläppsnormerna.
- **Inför inte de föreslagna ”in-service conformity-testerna”**
Det föreslagna testerna är inte relevanta då beräkningarna i Vecto baseras på tillverkarnas indata från testning av egenskaper hos komponenter i fordonen. Olika tester kan och bör användas för att utvärdera och utveckla Vecto. De föreslagna testerna säkerställer inte att avvikelser föreligger.
- **Möjliggör pooling för tillverkare inom samma koncern**
Bör införas analogt med hur det hanteras på lätta sidan.

- **Orimliga bötesbelopp**
Bötesbeloppen är orimliga och skulle kunna leda till ej önskvärda effekter i form av produktstrategi för att undvika böter istället för att minska klimatpåverkan för alla fordon.
- **Fortsatt utveckling av Vecto för nya teknologier viktig**
Det är viktigt att Vecto uppdateras regelbundet varje år för att möta behovet att kunna inkludera nya koldioxidreducerande teknologier och nya standardtrailers.

Dessutom bör tillverkare kunna demonstrera nya CO₂-besparande teknologier som ej ännu är införda i Vecto genom att en "Vecto fast track procedure" skapas. Om denna möjlighet saknas riskerar införandet av tillgänglig teknik för CO₂ besparing att fördröjas.

- Det finns en stor potential för minskade CO₂ emissioner genom förbättrade semitrailers och släpvagnar men det saknas tydliga marknadskrafter för att utnyttja denna potential till fullo. Därför bör det skyndsamt införas separata regler för semitrailers och släpvagnar i syfte att reglera hela fordonskombinationen, inte enbart dragbilen.
- **Översyn 2022**
BIL Sweden stödjer den föreslagna översynen men vill poängtera vikten av att alla parter har tillräckligt med erfarenhet och data som underlag för en revision av 2030-målet. Samtidigt bör man öppna för att kunna revidera målet såväl uppåt som nedåt baser på de erfarenheter och prognoser man har att ta ställning till.

Fordonsindustrin stödjer inriktningen att kraftigt minska utsläppen av växthusgaser men det är samtidigt viktigt att påpeka att Sverige måste gå i takt med omvärlden, inte minst med resten av EU. Alla regelverk och styrmedel måste effektivt styra mot en fossilfri transportsektor utan att riskera minskad mobilitet och fördyrade vägtransporter. Fordonsindustrins gemensamma strategi genomsyrar allt utvecklingsarbete och bygger på tre viktiga hörnstenar: energieffektivisering, ökad användning av biodrivmedel och nya tekniker där hybridisering och elektrifiering är bra exempel.

Här tjänar den föreslagna förordningen ett viktigt syfte då den fungerar som ett ramverk för t.ex. nationella initiativ och styrmedel. BIL Sweden förordar långsiktiga och teknikneutrala styrmedel som är i harmoni med gällande regelverk i EU för att säkerställa att vi når visionen om en fossilfri transportsektor.

Stockholm den 31 augusti 2018

BIL Sweden



Anders Norén
Teknisk chef