

Miljö- och energidepartementet
Klimatenheten
m.remissvar@regeringskansliet.se
petter.hojem@regeringskansliet.se

Förslag om koldioxidnormer för tunga fordon M2018/01273/KI - remissvar från 2030-sekretariatet

Inledning

2030-sekretariatet lämnar följande synpunkter på Miljö- och energidepartementets remiss angående koldioxidnormer för tunga fordon. Vi sammanfattar våra kommentarer och förslag till utveckling nedan, och utvecklar senare i dokumentet.

2030-sekretariatets kommentarer i sammanfattning:

- Utmärkt med utsläppskrav på lastbilar - äntligen!
- Väl avvägda nivåer för utsläppsminskningar
- Bredda snarast fordonstyper som omfattas, särskilt för tunga lastbilar, stadsbussar och långfärdsbussar
- Viktigt komplettera med verkliga tester på väg
- Avgörande att alternativa, förnybara drivmedels klimatnytta vägs in
- Godtagbart med krediter för tekniska lösningar, liksom med premier för de som uppfyller kraven i förtid, däremot inte med krediter för tillverkare som har elfordon i kategorier utan utsläppskrav
- Viktigt stimulera även annan teknisk utveckling inom lastbilssektorn
- Avgörande med kontrollstation för att ev kunna skärpa kraven

Bakgrund

Tunga transporter står för ungefär 6% av EU:s totala klimatpåverkan och 25% av vägtransporternas, men dessa är i nuläget inte reglerade. EU-kommissionen slår fast att de med business as usual skulle öka med cirka 30% 2010-2030, och därmed försvåra för EU att nå sina klimatmål. Fortsatta avsaknad av reglering skulle också försvåra för EU att ha en fortsatt konkurrenskraftig lastbilsindustri, eftersom många av de konkurrerande marknaderna redan har denna typ av reglering. Det gäller t.ex. USA, Kina, Kanada och Japan. Vi delar övergripande kommissionens inriktning att en reglering är önskvärd och eftersom tunga transporter i så hög utsträckning är gränsöverskridande ser vi det som rimligt att det sker på EU-nivå. Vi bedömer också att industrin gagnas av att reglerna harmoniseras bortom enskilda medlemsstater. Därmed är vi övergripande positiva till detta förslag.

Mål

Förslagets övergripande mål är

- 2025: 15% lägre utsläpp än 2019
- 2030: Minst 30 % lägre än 2019 (indikativt mål, ses över 2022)

Vi delar industrins inriktning att det är lämpligt med mål för 2025 och 2030, och att det senare målet kan behöva ses över, där vi föreslår tre kontrollstationer:

- År 2021/2022, då framför allt teknisk utveckling fångas upp
- År 2026, då 2025-målets uppfyllande utvärderas
- År 2030/2031, då framtida mål för 2035, 2040 och 2050 tas fram

ACEA har föreslagit väsentligt mindre ambitiösa mål och organisationer som T&E mer långtgående. Vi menar att kommissionen gjort en rimlig avvägning, och att målen bör vara klart möjliga att nå, särskilt om man premieras för utsläppsminskande tekniker och alternativa, förnybara drivmedel (se nedan).

Vi menar också att det är rimligt att de tillverkare som säljer mer än en viss andel bilar med särskilt utsläppsnål teknik, som inte enbart bör kunna vara eldrift, kan ges särskilda krediter för detta. ACEAs förslag till superkrediter, som tar hänsyn till hur lång räckvidd nollutsläppsfordonet har, ser vi som i grunden klokt, men vill kombinera det med stimulans för alternativa, förnybara drivmedel.

Båda dessa förslag är analoga med hur målen utformats för personbilssektorn, vilket varit framgångsrikt och känns igen för tillverkarna.

Vi har inte i detalj granskat de mycket komplicerade beräkningsmodellerna EU-kommissionen föreslår, men önskar att de tester som görs kompletteras med verkliga "på väg"-tester, såsom nu sker på personbilssidan.

Fordonsdefinition och indelning

Skillnaden mellan olika typer av lastbilar och dess olika användningsområden är väsentligt större än för personbilar. Det gör det svårt att rättvisande mäta en viss lastbils utsläpp, men vi menar ändå att "whole-vehicle" är att föredra framför mätning av själva motorns utsläpp, eftersom det ger en för stor osäkerhet och för svag koppling till den verkliga användningen.

Vi ställer oss bakom EU-kommissionens förslag att till en början fokusera på större lastbilar, som står för 65-70% av alla utsläpp från tunga vägfordon, och att år 2022 utvidga detta till bl.a. mindre lastbilar, stadsbussar och långfärdsbussar. Indelningen i olika fordonsgrupper bör ses över i samband med den post-2020-översyn vi ändå önskar, också för att successivt kunna införliva fler fordonskategorier. Ur svenskt perspektiv är det särskilt angeläget att riktigt tunga lastbilskonfigurationer snarast kommer med; de är i många fall de mest effektiva per tonkilometer och riskerar att diskrimineras om det saknas officiella utsläppsvärden för dessa fordon.

Vi önskar att även bussar (klass M2 och M3) och mindre lastbilar snarast omfattas av definitionen och kraven, så att sektorer som inte omfattas minimeras och omställningen påskyndas. Vi avvisar EU:s förslag att dessa kategorier ska kunna generera "superkrediter" för t.ex. eldrivna bussar så länge inte kategorierna omfattas av CO₂-krav. Detta särskilt då t.ex. eldrivna stadsbussar efterfrågas i offentlig upphandling; att detta sker bör inte kunna innebära att tillverkare kan sälja lastbilar

med högre utsläpp än annars. Incitament bör samordnas med kraven i EUs kommande "Clean Vehicle Directive".

Vi menar också att förslaget bör ta hänsyn till att gods allt oftare är omfångsrikt snarare än tungt, och att utsläppsmålet i CO₂/tkm bör kompletteras med ett volymmål. I stad/distributionsstrafik är rent av antalet stopp det avgörande. Vidare bör det - åtminstone i den kommande utvärderingen - säkerställas att inte utsläppssiffrorna används för att välja mindre fordon med lägre nyttolast, och en högre total klimatpåverkan för hela flottan.

I Clean Vehicle Directive aviseras en övergång till att beräkna utsläpp "well-to-wheels", dvs utsläppen från hela produktionskedjan för drivmedlen inklusive fordonets energieffektivitet. Denna inriktning bör gälla även för CO₂-värden för lastbilar, även om vi inser att det inte kan ske i nuläget.

Drivmedel

Vi beklagar att EU-kommissionen inte valt att väga in klimatnyttan från alternativa drivmedel. Redan i dagsläget står de för cirka 2% av den totala drivmedelsanvändningen på tunga sidan, väsentligt mer inom vissa kategorier - utvecklingen i Sverige på stadsbussidan visar att fossil diesel på kort tid kan gå från att vara helt dominerande till att vara ett undantag helt på väg ut, och vi ser en liknande utveckling för t.ex. sopbilar.

Klimatnyttan för biogas (både flytande och komprimerad), etanol E95/ED95 samt HVO och FAME 100 är ofta över 80% jämfört med det fossila alternativet, och tillverkare som erbjuder dessa fordon bör premieras för detta på samma sätt som för eldrift, men i proportion med drivmedlets klimatpåverkan. HVO och i viss mån RME/FAME är specialfall eftersom dessa fordon kan drivas också med ren fossil diesel; tillverkarna behöver kunna göra gällande att tankningen till en väsentlig del sker på det förnybara drivmedlet och sedan tillgodogöra sig den klimatvinst den faktiska tankningen innebär. För allt detta föreslås EU:s förnybarhetsdirektivs standardvärden användas (RED och RED II), alternativt att en kategori mellan Zero Emission (i praktiken el- och vätgasdrivna) och Low Emission (under 350 g CO₂/km) införs.

Andra lösningar

Vi inser att detta förslag direkt berör CO₂-utsläpp från fordonen, men bedömer att det bör kompletteras med incitament för tillverkarna att arbeta med andra tekniker som kan bidra till detta, såsom platooning, avancerat frihjul (eco roll), värmeåterföring förarhjälpmedel, förarutbildning samt fordonsunderhåll.

Kostnadseffektivitet

Det är rimligt att hålla nere kostnaderna genom att utesluta vissa typer av speciella lastbilar som inte är vanligt förekommande och/eller som körs korta sträckor. Vi menar dock t.ex. att sopbilar bör ingå eftersom de är relativt vanligt förekommande, ofta ingår i kommunal service och därmed i de offentliga miljömålen, samt kan vara en föregångare i att använda el eller förnybara drivmedel.

I kommissionens förslag ingår "banking and borrowing", som innebär en möjlighet för tillverkare att klara målet före utsatt tid och då få krediter för detta, men också en möjlighet för tillverkare att uppfylla målet senare, med upp till 5% högre utsläpp varje givet år. Det senare avvisar vi, till förmån för möjligheter för tillverkare att handla med överskott från systemet, dvs de som har lägre genomsnittliga utsläpp än EU kräver kan sälja överskottet till tillverkare som inte klarat målet. Därmed får den som t.ex. endast säljer el-lastbilar en betydande kvot överskott att handla med, vilket kan ge ett väsentligt tillskott till ekonomin inte minst för mindre uppstartsaktörer.

Böter

Kommissionen föreslår böter på 6 800 € per g/tkm för de tillverkare som inte klarar kraven, vilket ska innebära 570 € per g/km baserat på en genomsnittlig last på 12 ton. Vi önskar så vitt möjligt en harmonisering med bötesbeloppen för personbilssidan, för ökad transparens och enhetlighet, men är i grunden positiva till de belopp som föreslås då vi ser dem som så höga att de kommer att kraftigt stimulera till måluppfyllelse. Vi föreslår att de bötesbelopp som eventuellt ändå inkommer, fonderas för att påskynda sådan teknisk utveckling av tunga transporter som inte tydligt premieras med denna modell, såsom elektrifiering av vägar och kombiterminaler för omlastning mellan väg och järnväg.

Stockholm den 21 augusti 2018

För 2030-sekretariatet,

Mattias Goldmann

www.2030-sekretariatet.se