

Calle Beckvid
Calle.beckvid@tebab.com
08-7820844

Lastfordonsgruppen är branschorganisationen för Sveriges främsta producenter av yrkesfordon. Våra medlemsföretag är specialiserade på påbyggnader av fordon och efterfordon för yrkestrafik. Lastfordonsgruppen är bl.a. sammanhållande för myndighetskontakter, utbildningar och mässor. Vi verkar för att bibehålla en hög teknisk kompetens inom branschen och för att skapa gynnsamma förutsättningar för våra medlemsföretag och för branschen som helhet. Genom Europaorganisationen CLCCR bidrar vi till att påverka beslut på EU-nivå till gagn för såväl branschföretag som deras kunder.

Miljö- och energidepartementet
Klimatenheten
103 33 Stockholm

Angående remiss av förslag om koldioxidnormer för tunga fordon, COM (2018) 284 final

Lastfordonsgruppen (LFG) har tagit del av rubricerad remiss och vill i det följande framföra synpunkter på kommissionens förslag. Inledningsvis anser vi det vara viktigt och självklart att bidra till reducerade utsläpp av CO₂ från tunga fordon.

I Sverige har vi t.ex. genom ett målmedvetet och väl fungerande samarbete mellan myndigheter och branschföreträdare kunnat möjliggöra energieffektiva och klimatsmarta vägtransporter genom att tillåta fordon med en totalvikt upp till 74 ton. Då dessa fordon emellertid inte är representativa ur ett EU-perspektiv ser vi en risk för att dessa fordon med riktigt låga utsläpp per tonkilometer, med kommissionens nuvarande förslag, kan komma att missgynnas.

Vidare är det vår uppfattning att kommissionens föreslagna metod för fastställande av bl.a. referensvärden för utsläpp, inom en relativt snar framtid kan te sig föråldrad med tanke på den mycket snabba teknikutveckling som sker, t.ex. i form av pågående utveckling av RFEM, som fokuserar på transporteffektivitet i varje transport.

LFG inser givetvis värdet av att erhålla en gemensam reglering inom EU så snart som möjligt, i syfte att erhålla snabba CO₂-reduktioner. Vår förhoppning är därför att kommissionens förslag genomförs på ett så bra sätt som möjligt, med hänsyn till förslaget egna begränsningar. LFG:s uppfattning är att man med vissa justeringar och ändringar kan skapa bättre förutsättningar för genomförandet, vilket vi utvecklar nedan.

Artikel 1 - Syfte

LFG anser att kommissionens intention med förslaget i grunden är bra och helt relevant. Att reducera utsläppen av koldioxid från tunga fordon inom EU bör ligga i allas intresse och LFG anser, och bekräftar, att detta är en prioriterad fråga inom den svenska påbyggarbranschen.

Av den föreslagna förordningens ingress, punkt 18, framgår att kraven på koldioxidreduktion bör uttryckas i gram koldioxid per tonkilometer för att återspegla de tunga fordonens nyttograd. I syfte att erhålla klimatsmarta transporter vill LFG betona vikten av att genomgående relatera utsläpp från tunga fordon till såväl transporterad vikt som sträcka.

Det bör dock tilläggas att även utsläpp i relation till volym per transporterad sträcka är av stort intresse. Ökad transportvolym per fordonskombination är ett kraftfullt sätt att reducera utsläpp av CO₂ från tunga fordon. Detta visar bl.a. den tyska utvärderingen av modulfordon som fann att enbart ökad volym har en reduktionspotential upp till 25 %. Utvärderingen är noggrann och väl dokumenterad och nås via länken:

https://www.bast.de/BASt_2017/DE/Verkehrstechnik/Fachthemen/v1-lang-lkw/v-lang-lkw-abschluss.pdf?blob=publicationFile&v=3 .

Artikel 2 – Tillämpningsområde

Det ter sig rimligt att de fordon som föreslås omfattas av förslaget ingår i de fyra fordonsgrupper för vilka uppgifter om certifierade koldioxidutsläpp kommer att vara tillgängliga fr.o.m. 2019.

Artikel 4, 6, 11, 12 och 13

LFG betraktar artikel 4, vid sidan av artikel 6, som en av de kritiska punkterna i kommissionens förslag. Ett generellt problem är att beräkningar av såväl tillverkares genomsnittliga specifika utsläpp som beräkningar av tillverkares specifika utsläppsmål i stor utsträckning baseras på schablonvärden enligt bilaga I, medan verkligheten är långt mer komplex. Det råder t.ex. stora skillnader mellan olika fordonsindivider inom en och samma undergrupp av fordon samtidigt som förutsättningarna skiljer sig mellan olika tillverkare av fordon inom en och samma undergrupp.

Viktigt i sammanhanget är att utsläppsmålen bidrar till så kostnadseffektiva CO₂-reduktioner som möjligt, dvs. att tillverkare av fordon med dålig miljö- och klimatprestanda förväntas bidra med, relativt sett, större reduktioner än de tillverkare som redan kommit långt i detta arbete. Ett gemensamt och generellt krav skulle bli kostnadsdrivande och ineffektivt ur klimatsynpunkt. Det skulle heller inte vara konkurrensneutralt.

Vi inser nödvändigheten av att på något sätt bestämma tillverkarens specifika utsläpp för att göra det möjligt att fastställa ett specifikt utsläppsmål och därigenom erhålla en reduktion av utsläppen över tid. Däremot ser vi en tydlig risk för att t.ex. uppgifter om certifierade CO₂-utsläpp, erhållna från Vecto, i kombination med de schablonvärden som används i förordningens bilaga I kan bidra till att kommande krav på utsläppsminskningar inte blir relevanta. I praktiken är sannolikheten stor för att det kommer att uppstå differenser mellan krav och utfall som inte är rimliga. För tillverkaren bör det visserligen kunna slå åt bägge håll – såväl till tillverkarens fördel som nackdel.

LASTFORDONSGRUPPEN

Med befintlig teknik för insamling, överföring och lagring av data finns det hos moderna fordon information tillgänglig om bränsleförbrukning, körsträcka m.m. per fordonindivid. Många av de parametrar som ligger till grund för de faktiska utsläppen av CO₂ ligger dock utanför tillverkarens kontroll, t.ex. körsätt, däcktryck, geografi, väglag och väderlek.

LFG anser därför att det är mycket viktigt med löpande uppföljning av faktiska utsläpp enligt artikel 11, och att möjligheten till justeringar av parametrar i bilagorna I och II enligt artikel 12 tillämpas i syfte att skapa rättvisande och konkurrensneutrala förutsättningar för tillverkarna. Vi betraktar åtgärderna i enlighet med artikel 11 och 12 som själva grunden för kommissionens utvärdering av förordningens ändamålsenlighet enligt artikel 13.

Artikel 5 – Utsläppsfria och utsläppsnåla tunga fordon

Definitionen av utsläppsnåla fordon är allt för förenklad. Definitionen borde knytas till transporteffektivitet. Att som nu sätta en gräns på 350 g/km ger knappast någon vägledning. Att låta utsläppsfria och utsläppsnåla tunga fordon räknas flera gånger vid bestämning av tillverkarens genomsnittliga specifika utsläpp anser vi ska ifrågasättas om incitamentet är att öka antalet av dessa fordon. Förslaget kan däremot bidra till minskat incitament för utsläppsminskningar hos övriga fordon.

Artikel 7 och 8

Principen för utsläppskrediter och utsläppsskulder anser LFG i grunden vara bra. Däremot anser vi att förslaget, enligt artikel 8, om att kommissionen ska kunna utfärda avgift för extra utsläpp ligger för nära i tid liksom att föreslagna avgifter med givna förutsättningar är för höga.

Som nämnts ovan ligger det i allas intresse att reducera utsläppen från tunga fordon. Tillverkarna bär givetvis ett stort ansvar men äger inte problemet ensamma. Kommissionens förslag innebär driftsättande av en obeprövad modell med okänt utfall som dessutom är beroende av fler aktörer än tillverkarna. Med uppföljning av de verkliga utsläppen enligt artikel 11 fr.o.m. 2019 följt av en utvärdering av kommissionen 2022 anser vi att den skarpa perioden till grund för sanktioner inte ska inledas förrän tidigast 2027. Med reglering av eventuella skulder 2029 (enligt förslaget, men avseende en kortare period 2027-2028) anser vi att tillverkarnas förutsättningar är att betrakta som mer rimliga.

Bilaga I

Tabell 3, med värden för nyttolast per undergrupp, har en direkt inverkan på bestämning av såväl tillverkarens genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp (g/tkm) som beräkningen av tillverkarens specifika utsläppsmål (g/tkm). Ju större felet blir i den beräknade viktningsfaktorn (MPW_{sg}, Mileage and Payload Weighting factor) på grund av schablonvärden för nyttolast och körsträcka, desto större kan differensen antas bli mellan specifika utsläppsmål och faktiska utsläpp.

Att körsträcka per undergrupp av fordon är fastställd i form av schablonvärden betraktar LFG som rimligt. Däremot anser vi att värdena för nyttolast generellt ter sig låga, speciellt vad avser användningsprofilerna RDR (Regional Delivery payload Representative), LHL (Long Haul payload Low) samt LHR (Long Haul payload Representative).



LASTFORDONSGRUPPEN

Rimligen kommer kraven på CO2-reduktioner att resultera i lättare fordonskonstruktioner i syfte att möjliggöra ökad nyttolast. Då Vecto inte fullt ut tar hänsyn till att reducerad chassivikt i praktiken möjliggör ökad nyttolast ser vi flera skäl till att se över schablonvärdena för nyttolast i tabell 3.

I Sverige, liksom i Finland, finns lång erfarenhet av att bygga långa och tunga fordon som bidrar till mycket låga utsläpp per transporterat ton och kilometer. Trots sina fördelar är dessa fordon inte representativa ur ett EU-perspektiv och passar därför inte in i kommissionens förslag. De nyttolaster som möjliggörs genom långa och tunga fordon från svenska tillverkare ligger långt över de angivna värdena i tabell 3. LFG ser en risk för att svenska fordonstillverkare och påbyggare härigenom kan missgynnas, även om de bygger fordon som snarare borde premieras. Detta är givetvis direkt kontraproduktivt och till nackdel för samtliga inblandade.

Problemet skulle möjligen kunna lösas genom att lägga till en användningsprofil i tabell 3, exempelvis LHH (Long Haul Heavy Duty) som tar hänsyn till fordon med tillåten totalvikt upp t.o.m. 74 ton genom betydligt högre värde för nyttolast.

Vänliga hälsningar

Calle Beckvid
Lastfordonsgruppen