

m.remissvar@regeringskar
Petter.Hojem@regeringska

2018-08-24
Södertälje

Our reference
Åsa Pettersson

Handled by
CA Åsa Pettersson

Your reference
Dnr M2018/01273/K1

Remissvar från Scania CV AB rörande förslag om koldioxidnormer för tunga fordon

1. Sammanfattning

Europeiska kommissionens förslag på koldioxidnormer för tunga fordon, baserade på simuleringsprogrammet VECTO, är en åtgärd som rätt utformad kan öka transparensen på lastbilsmarknaden i EU, driva på utvecklingen mot mer energieffektiva fordon och minska vägtransportsektorns utsläpp av koldioxid. För att målen i Parisavtalet ska kunna nås är det nödvändigt att alla sektorer i samhället bidrar med tydliga utsläppsminskningar.

Scania ser kommissionens förslag på koldioxidnormer som en av flera komponenter i arbetet med att minska tunga fordons klimatpåverkan i EU. Andra betydelsefulla åtgärder är tyngre och längre fordon, förarutbildning, användning av biobränslen och förbättrad logistik med hjälp av uppkopplade fordon. Scania ser även stora möjligheter i samarbeten mellan fordonstillverkare, åkerier, bränsletillverkare, transportsköpare, myndigheter och infrastrukturförvaltare för att minska miljö- och klimatpåverkan från tunga godstransporter på väg.

Förslaget till koldioxidnormer i dess nuvarande form har långtgående påverkan på flera sätt för svenska tunga fordonstillverkare och för den svenska fordonsmarknaden. De föreslagna reduktionsnivåerna är ambitiösa, att utveckla konventionell fordonsteknik kommer inte att var tillräckligt utan en omställning till elektromobilitet krävs. Detta är speciellt utmanade för de fordonsegment som regleras först i koldioxidnormerna, tunga lastbilar med en totalvikt över 16 ton.

Det finns ett antal brister i EU-kommissionens förslag, bland annat vad gäller bedömning av de tunga fordonen som används i Sverige, brist på incitament för övergång till elektromobilitet samt användning av förnybara biobränsle. Scania ser det därför som angeläget att förslaget förbättras på ett antal punkter.

2. Scantias vision för omställning till hållbart transportsystem

Scantias mål är att leda omställningen mot ett hållbart transportsystem som är affärsmässigt lönsamt och samtidigt bättre för miljön och samhället i stort. Våra lösningar för hållbara transporter bygger på tre pelare som var för sig tillsammans påskyndar omställningen; Energieffektivitet, Alternativa bränslen och elektrifiering samt Smarta och säkra transporter.

Enligt flera oberoende tester i Europa är Scantias fordon ledande på bränsleeffektivitet. I Scantias nya lastbilsgeneration är bränsleförbrukningen sänkt med fem procent jämfört med föregående generation.



Scanias målsättning är att alla som köper en Scania-produkt någon stans i världen ska erbjudas ett fossilfritt alternativ. Vi vill göra den fossilfria lösningen till standard och den fossila till alternativet.



3. Prioriterade förbättringar av EU-kommissionens förslag på koldioxidnormer

Långa tunga fordon missgynnas av koldioxidnormerna

- *De mest effektiva fordon som idag redan dominerar transporter på svenska landsvägar missgynnas av koldioxidnormerna. Detta gäller långa och tunga fordonskombinationer med 3-axliga lastbilar och med mer än 40 tons totalvikt. Normerna måste kompletteras så dessa lastbilar bedöms i en separat subgrupp med en tyngre körcykel (LH-EMS), så den positiva utvecklingen av svensk fordonsflotta inte bromsas utan istället fortsätter att stimuleras. (Annex I, Table 1 samt Table 2-5)*

En svensk lastbil som är dimensionerad för användning i ett 74-tons ekipage med 9 axlar utvärderas under samma antagen om nyttolast som ett 16-tons ekipage med 2 axlar enligt förslaget. Detta missgynnar speciellt de svenska fordonstillverkarna och den svenska transportmarknaden som i dagsläget domineras av ekipage från 60 till 74 ton. Dessa ekipage är mer energieffektiva och kan ge en bränslebesparing på upp till 15% av bränsle jämfört med typiskt 2-axlig dragbil med påhängstrailer för samma transportarbete. Dragbilar med påhängstrailer är den dominerande lastbilstypen i EU för tyngre fjärr- och anläggningstransporter.

Incitament för övergång till elektromobilitet

- *Ytterligare åtgärder behövs för en tidig omställningen till elektromobilitet. Taket för så kallade superkrediter bör tas bort (Article 5 §3). El-hybrider och pantografer avsedda för elvägar bör omfattas (Article 3 (j), (k)). Motsvarande åtgärder för utbyggnad av infrastruktur för laddning av batterifordon måste vidtas till år 2025 för att effekterna ska kunna realiseras i verkligheten*

För att möta målen på 15 % och 30% reduktion till 2025 respektive 2030 kommer fordonstillverkare tidigt behöva sätta batterilastbilar på marknaden, eftersom dessa ges noll-utsläpp enligt koldioxidnormerna. Det räcker inte att med konventionell teknik förbättra att lastbilens luftmotstånd, rullmotstånd eller förbränningsmotors verkningsgrad för att nå målen.

För att stötta industrin i tekniskiftet mot elektrifiering föreslås incitament i form av superkrediter för batterifordon. Superkrediterna i kommissionens förslag är begränsade till 3 % av reduktionen och omfattar inte hybrider så tillverkare måste fortsätta arbeta med konventionell teknik parallellt.

För att åstadkomma de tvingande reduktionerna på konventionell teknik under de närmsta 10 åren behövs ytterst stora resurser läggas på förbränningsmotorutveckling i Europas tunga fordonsindustri. Redan i dag upplever fordonsindustrin i Europa en stor brist på ingenjörer.

Om superkrediterna ökades och taket togs bort skulle ingenjörer i industrin stället kunna utveckla elektromobilitet för en snabbare omställning. Att öka superkrediterna för att främja elektrifiering skulle också vara i linje med EU-kommissionens målsättningar kring elektromobilitet och tillverkning av fordonsbatterier i EU.

Kommissionen bör redovisa underlagen för sina antaganden om reduktionspotential i befintlig teknik och kostnadsuppskattningar ¹⁾.

¹⁾ Commission Staff Working Document Impact assessment, Table, Table 2



Underlagsrapporten har fortfarande inte publicerats trots att förslaget presenterades i maj 2018.

I Kommissionens "Impact Assessment" står att befintlig teknik kan ge bränslebesparingar på ca 23%. Det stämmer inte med tillverkarnas uppfattning, och Kommissionen måste förklara bakgrunden till dessa påstående. Exempelvis antas 7,1% besparing komma från byte till bättre däck på lastbilen. År 2016 använde man däck som i medel har rullmotstånd 5,5 (label C) och det mest lättrullande däck som finns har 4,0 (label A). I VECTO orsakar lastbilens däck 17% av alla förluster, det teoretiskt maximala man kan spara genom att montera motorvägs-rulldäck på alla axlar på alla bilar, även t.ex. styrande axel på timmerbilar, är alltså 4,6% (17% x 4,0 / 5,5) inte 7,1%.

Scania finner heller ingen grund för antagandet att det existerar smörjmedel som minskar bränsleförbrukningen med 4,5%. Detta skulle innebära mer en halvering av förlusterna i axel och växellåda jämfört med de smörjmedel som används idag. En sådan besparing skulle redan ha resulterat i en övergång till nya smörjmedel. Siffrorna för reduktionspotentialen av stängbar grill och aerodynamiska stänklappar är lika överdrivna. Uppgifter om kostnader är också genomgående felaktiga, fordon med lägre utsläpp är i verkligheten dyrare för de måste betala investeringar i ny teknik.

Incitament för övergång till alternativa bränslen

- Även om kommissionens förslag på koldioxidnormer är ett mått på tunga fordons energieffektivitet anser Scania att lagstiftningen även bör innehålla incitament för tunga fordon som använder alternativa bränslen som ED95 och biogas i någon form av utsläppskredit.

Alternativa bränslen är en lösning som är tillgänglig här och nu och kan kostnadseffektivt minska tunga fordons klimat- och miljöpåverkan.

Flexibilitet över tiden (Emission credits and debts)

- Flexibiliteten i förslaget över tiden behöver förbättras så att intjänade CO2 krediter inte nollställs utan kan överföras mellan perioderna med fastställda reduktionsmål. (Article 7)

Att kunna spara/låna intjänade CO2 krediter över åren är nödvändig både med hänsyn till konjunkturcykler samt att utvecklingen av ny teknik kan ta många år. Perioderna för gränsvärden (5 år) är relativt korta med tanke på industrins förutsättningar. En nollställning av krediterna mellan perioderna tar bort incitamenten att lansera ny bränslesnål teknik så fort det är möjligt och leder istället till taktiska överväganden som resulterar i högre ackumulerade utsläpp.

Redovisning av fordonens CO2 prestanda i enheten gram per ton km

- Resultaten bör alltid rapporteras med enheten g/ton.km för att beskriva effektiviteten i det transportarbete som utförs av fordonet (Annex I, 2.1)

I förslaget annex beräknas lastbilars utsläpp i enheten g CO₂ / km , på samma sätt som för personbilar. Personbilar transporterar dock ungefär samma last (1 person), medan lastbilar utför vitt skilda transportuppdrag och har olika nyttolast, se exemplet ovan. Enheten g/km kan användas för interna beräkningar men inte för en slutlig redovisning i



fordonsdokument. En redovisning i g CO₂ / km kommer att gynna användning av små och mindre energieffektiva lastbilar, vilket inte kan vara avsikten. Främjande av små lastbilar skulle riskera öka lastbilstrafikens samlade utsläpp och även leda till andra effekter som ineffektivare lastbilstransporter, sämre utbud av logistik för transportköpare och ökad lastbilstrafik på vägnätet i EU.

Krav på ny test för "in-service conformity"

- *Om ett nytt fordonstest för "in-service conformity" införs, behöver ansvar och bevisbördan för fordonstillverkarens klargöras. Tillverkaren kan inte hållas ansvarig för brister i antaganden och Kommissionens modell för simulering av fordon (VECTO), eller för andra faktorer som ligger utanför tillverkarens kontroll. Att VECTO inte alltid stämmer helt med verkligheten är välkänt, ingen tillverkare ska behöva bevisa att detta inte är tillverkarens fel. (Article 16, Article 9)*

Lastbilarnas CO₂ deklARATIONER baseras på simulering av fordonens bränsleförbrukning med VECTO, baserat på tillverkarnas indata från testning av egenskaper hos komponenter i fordonen

För framtida utveckling av koldioxidnormerna är det relevant att jämföra deklarerade utsläpp med en uppföljning av fordonens förbrukning i verkligt drift under de verkliga driftförhållanden, t.ex. via de existerande system som finns uppföljning av operatörernas fordonsflotta.

Detta bör dock inte förväxlas med kontroll om fordonstillverkarens uppfyllt sina skyldigheter enligt EU:s CO₂ lagstiftning. I existerande lagstiftning för CO₂ certifiering finns redan långgående krav på kontroll och uppföljning av tillverkarens skyldigheter för CO₂ deklARATIONER och åtgärder ifall det finns några brister.

I koldioxidnormerna föreslås också att en så kallad In-service conformity kontroll införs så att fordon som tagits i tjänst ska provas på väg för att se hur VECTO skiljer från verkligheten. Det finns dock inga tekniska argument för att prova äldre fordon för CO₂ eftersom den egenskapen inte försämras över tid om fordonet sköts enligt föreskrifter. Metoden och förhållanden för vägtesten blir annorlunda än vid certifiering av CO₂.

Tanken att de certifierade CO₂ värdena som beräknats med VECTO för flottan kan komma att ändras i efterhand baserat på ett fåtal av dessa vägprover av äldre fordon är oacceptabel. Det skapar en rättsosäkerhet för tillverkare som, i kombination med de mycket höga bötesbeloppen som föreslås i normerna, kan få allvarliga konsekvenser.

3. Koldioxidnormer - en komponent av flera i arbetet för fossilfria tunga transporter i Sverige och EU.

Scania framhåller att kommissionens lagförslag om koldioxidnormer endast är en liten del i arbetet för tunga fossilfria transporter. En rad olika EU lagstiftningar har stor betydelse för möjligheterna att minska koldioxidutsläppen från tunga fordon. Det handlar bland annat om energiskattedirektivet, Eurovignette, direktivet för förnybar energi, bränslekvalitetsdirektivet, direktivet för utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen och infrastruktursatsningar som delfinansieras med stöd av TEN-T budgeten. Pågående och kommande revideringar av dessa



direktiv innebär stora möjligheter att minska de samlade koldioxidutsläppen från tunga fordon.

Även den pågående revideringen av EU-lagstiftningen för kör- och vilotider för yrkestrafiken bör anpassas för att främja semi-autonom teknik som platooning – det kan sänka utsläppen i närtid från fjärrtransporter av gods på väg.

På nationell nivå i Sverige har naturligtvis arbetet med att bygga ut infrastruktur för alternativa bränslen och även laddningsinfrastruktur som görs inom ramen för Klimatklivet en stor betydelse. Scania vill även betona vikten av en snabb och gedigen implementering av det så kallade bränslebytet i Sverige. Här är en god dialog mellan myndigheter och bränsleleverantörer mycket viktig.

Även möjligheter att köra längre fordonskombinationer än dagens 25,25 meter kan minska lastbilstrafikens klimatpåverkan på svenska vägar.

Även de förslag på fem arenor för el och alternativa bränslen för tunga fordon som Fossilfritt Sverige för lyft fram är ett effektivt sätt att arbeta framåt.

Även offentlig upphandling och det pågående arbetet med direktivet om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon i EU har betydelse. Om statliga svenska statliga myndigheter, regioner och kommuner väljer tunga fordon med batteridrift eller som kan köras på alternativa bränslen kommer det driva fram en än större marknad för dessa fordon i Sverige

En ambitiös politik i Sverige för att minska tunga fordons klimatpåverkan innebär att svenska tekniska lösningar och arbetssätt kan exporteras såväl till andra EU-länder som till globala marknader.

Scania vill även framhålla det framgångsrika arbete som görs i Sverige när det gäller elvägar, Intensifierat samarbete med både Tyskland och Frankrike rörande elvägar i enlighet med de samarbetsavtal som har slutits mellan regeringarna är angeläget . I kommande infrastrukturproposition under 2020 ser Scania det som angeläget att den ekonomiska ramen för väginvesteringar tar höjd för en storskalig utbyggnad av elvägar i Sverige under nästa planperiod för åren 2022-2033.

Södertälje 180824

Åsa Pettersson

Head of Public and Sustainability Affairs
Scania CV AB

e-post: asa.pettersson@scania.com
telefon: 070-388 50 84