



Kontaktperson i detta ärende  
Mårten Johansson  
070-671 13 85  
[marten.johansson@akeri.se](mailto:marten.johansson@akeri.se)

Miljö- och energidepartementet  
Regeringskansliet

103 33 STOCKHOLM

[m.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:m.remissvar@regeringskansliet.se)  
[petter.hojem@regeringskansliet.se](mailto:petter.hojem@regeringskansliet.se)

## Sveriges Åkeriföretags remissvar på M2018/01273/KI:

### Förslag till Europaparlamentets och Rådets Förordning om fastställande av utsläppsnormer för koldioxid för nya tunga fordon

Sveriges Åkeriföretag är med drygt 6000 åkeriföretag med drygt 36.000 fordon åkerinäringens branschorganisation och arbetar för en sund och lönsam utveckling av denna näring som svarar för cirka 4 % av Sveriges BNP.

Sveriges Åkeriföretag har tagit del av remissen och lämnar här synpunkter på förslaget till koldioxidnormer för tunga lastbilar.

#### Minskade utsläpp och tillväxt är möjligt

Sveriges Åkeriföretag anser att det är viktigt att vidta åtgärder för att minska utsläpp av växthusgaser för att medverka till lägre klimatrisker.

Mobilitet och godstransporter på väg förväntas öka samtidigt som utsläppen av t.ex. koldioxid ska minska kraftigt. Detta är möjligt att uppnå med teknisk utveckling och rätt utformade regelverk.

EUs åtgärder inom mobilitetspolitiken omfattar utöver dessa utsläppsnormer för koldioxid från tunga fordon, också flera andra områden som ska medverka till utsläppssnål mobilitet t.ex. eurovinjettdirektivet, bränslekvalitetsdirektivet, direktivet om rena fordon, direktivet om största tillåtna vikter och dimensioner samt direktivet om infrastruktur för alternativa bränslen.

Koldioxidutsläppen från tunga fordon, d.v.s. lastbilar och bussar står för cirka sex procent av de totala utsläppen i EU och 25 procent av koldioxidutsläppen från vägtrafik inom EU.

EUs utsläppsmål är bl.a. att växthusgaser från vägtransport ska minska med 60 procent år 2050 jämfört med 1990 års nivåer.

Transportnäringen i Sverige har kommit längre än flertalet europeiska länder i klimatarbetet, men också längre än vad vissa av nämnda direktiv kräver som åtgärder för minskade utsläpp av koldioxid i relativa tal för godstransporter på väg. Framgångsfaktorer där Sverige kommit långt i klimatarbetet med minskade utsläpp är alternativa mer fossilfria drivmedel samt tyngre modulbaserade högkapacitetsfordon och därigenom effektivare transporter.

Drivmedel står för upp till en tredjedel av godstransportkostnaderna på väg. Att spara drivmedel, minskar utsläppen av koldioxid och ökar samtidigt lönsamheten i åkeriföretagen.

Sveriges Åkeriföretags bedömning är att EU normer för koldioxid kan medverka till lägre utsläpp men förslaget är byråkratiskt och inte det mest effektiva sättet att minska utsläppen av koldioxid från godstransporter.

Betydelsen av EU normerna för koldioxid är överskattade i konsekvensanalysen.

Alternativa sätt att snabbare och effektivare uppnå samhällets viktiga miljö- och klimatmål för koldioxid har inte belysts tillräckligt vilket innebär att beslutsunderlaget är bristfälligt.

## Utsläppsnormer för koldioxid

### Gruppindelning

EU kommissionens förslag till utsläppsnormer för koldioxid föreslås införas för tunga fordon (N2 och N3) i fyra huvudgrupper av godstransportfordon som bedöms representera en stor del av godstransportarbetet på väg, dragbil >16 ton 4x2 och 6x2 samt lastbil 4x2 och 6x2.

Sveriges Åkeriföretag tillstyrker ett stegvis införande av utsläppsnormer med början för nämnda fyra huvudgrupper av fordon.

Alla tunga lastbilar och dragbilar omfattas inte inledningsvis utan bara fordon i fyra huvudgrupper där vissa av de mest effektiva tunga fordonen med många axlar inte ingår.

Sveriges Åkeriföretag anser att det är angeläget att snarast komplettera remissförslaget med utsläppsnormer för tunga lastbilar och dragbilar med axelkonfiguration 6x4, 8x2, 8x4, 10x4. Nämnda fordon används i stor utsträckning för effektiva transporter av tungt gods t.ex. inom bygg- och anläggningstransporter samt transport av skogsråvara, massa och papper. Nämnda fordon används också i modulbaserade högkapacitetsfordon som har många hjulaxlar och hög lastförmåga. Remissförslaget behöver utvecklas för att inte missgynna användning av effektiva högkapacitetsfordon.

### Fokus på relativa koldioxidutsläpp effektiviserar transporter

Det är viktigt att fokusera på fordonens koldioxidutsläpp i förhållande till uträttat arbete.

Sveriges Åkeriföretag tillstyrker därför att normerna t.ex. skall fokusera på koldioxid i g/tkm eller g/m<sup>3</sup>km.

#### **Artikel 4 Genomsnittliga specifika utsläpp från en tillverkare**

Sveriges Åkeriföretag anser att beräkning av genomsnittliga utsläpp av koldioxid i g/tkm bör kompletteras med g/m<sup>3</sup>km eftersom en stor del av godstransporter på väg är mer volymbaserad än baserad på utnyttjande av maximal lastvikt.

#### **Koldioxidnormer för uppföljning**

EU normerna kan medverka till att samhällets beslutsfattare i högre grad upptäcker att det är klimatsmart med effektiva vägtransporter. Efter hand som den politiska acceptansen för effektiva transporter ökar så kan regler för lastbilars vikt och dimension och bättre drivmedel utvecklas och förhoppningsvis snabbare implementeras.

Fordonsägare av tunga lastbilar är idag mycket medvetna vid val av rätt fordonstyp och drivlina med goda prestanda som låg bränsleförbrukning. Vidare finns en stor medvetenhet vid val av alternativa drivmedel och dess betydelse för att minska utsläpp av koldioxid. Dessa utsläppsnormer ger ingen väsentlig ny information till fordonsägare som stöd vid investering i nya fordon.

Utsläppsnormerna torde i huvudsak mer bli ett system för uppföljning inom EU av hur arbetet utvecklas med minskade utsläpp och vilka fordon som tas i bruk.

#### **Användning av normerna för andra syften**

Dragbilar och lastbilar med drift på mer än en axel samt fyra- och fem-axliga fordon saknas i kommissionens förslag till utsläppsnormer. Många av de mest effektiva högkapacitetsfordonen med låga relativa utsläpp finns i dessa grupper av fordon som inte omfattas av förslaget.

Sveriges Åkeriföretag anser att det är viktigt att inte diskriminera transporter med fordon som saknas i förslaget. Det finns en risk att myndigheter, beslutsfattare och transportköpare felfokuserar och beställer transporter enbart med fordon som ingår i utsläppsnormerna. En annan risk där det lätt kan bli en felaktig styrning är om normerna används som grund för vägskatter eller motsvarande. EU normerna får därför inte missbrukas av beställare av transporter på så sätt att fordon som för närvarande inte omfattas av normerna exkluderas från uppdrag.

Det finns också en risk för att EU normerna missvisande gynnar låga utsläpp per km i stället för koldioxid i g/tkm eller g/m<sup>3</sup>km. Då finns en risk för en utveckling och användning av mindre fordon med mindre motorer och mindre nyttolast vilket ger större relativa utsläpp per uträttat arbete.

#### **Alternativa sätt att minska koldioxidutsläpp från godstransporter på väg**

Sveriges Åkeriföretag vill komplettera beslutsunderlaget genom att lyfta fram några exempel på åtgärder som kan medverka till minskade utsläpp av växthusgaser från godstransporter på väg:

- Effektivare transporter. Tyngre och längre lastbilsekipage kan frakta mer gods med mindre utsläpp av koldioxid i relativa tal t.ex. koldioxid i g/tkm eller g/m<sup>3</sup>km. Om en större andel av gods transporteras med stora tunga högkapacitetsfordon i stället för med lätta små fordon så minskar utsläppen av koldioxid. Lastbilstransporter är i huvudsak kortväga och alternativa trafikslag saknas. Effektivare högkapacitetsfordon kan sättas samman av lastbärarmoduler som redan används inom EU.
- En stegvis övergång till fossilfria drivmedel. Råvara till fossilfria drivmedel är för närvarande en bristvara vilket gör fossilfria bränslen dyra. Utfasning av fossila bränslen sker etappvis i den takt som myndigheter bestämmer men påverkas i hög grad av tillgång på råvara, andra begränsningar och styrmedel för råvara samt långsiktighet när det gäller beskattning av drivmedel. Fossilfria drivmedel bedöms få stor betydelse för tunga godstransporter på väg i framtiden.
- Bättre logistik. Transportföretag som utför yrkesmässiga godstransporter på väg är specialister på att samordna stora effektiva godsflöden med rätt typ av fordon. Yrkestrafiken är kollektivtrafik för godstransporter.
- Elvägar och elektrifiering av fordon för tunga godstransporter på väg. Elektrifiering av tunga fordon kräver normalt hybridteknik med t.ex. både elektrisk motor och förbränningsmotor. En liten del av tung godstrafik på väg kan elektrifieras med hjälp av elvägar. Elvägar innebär att ett fordon kan få sin energiförsörjning utmed vägen via luftledning eller via anordning vid vägbanan. En framgångsfaktor är att el produceras på ett miljömässigt bra sätt.



Rickard Gegö