

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

Remissvar förslag till koldioxidnormer för tunga fordon

Sammanfattning

Transportstyrelsen är i grunden positiv till förslaget men anser att det finns skäl att se över delar av förslaget, enligt yttrande nedan.

Transportstyrelsens synpunkter

1. Långa och tunga fordon (EMS) med från början

Långa och tunga fordon, baserat på EMS (European Modular System) utför den största delen av det tunga transportarbetet i Sverige. När certifieringslagstiftningen utvecklades (EU förordning 2017/2400) var en av Sveriges viktigaste frågor att dessa fordonskombinationer skulle ingå i simuleringarna med Vecto. Vecto är den simuleringsmodell som utvecklats för att uppskatta koldioxidutsläpp och bränsleförbrukning för lastbilar och släp. Resultatet blev att en körcykel används för "Long Haul" och en körcykel för "Long Haul EMS" och på samma sätt för distributionsbilar. Även den nyss beslutade förordningen om Monitoring/Reporting, (EU) 2018/956, tar hänsyn till dessa EMS kombinationer dvs. CO₂-uppgifter för både Long Haul och Long Haul EMS ska rapporteras till kommissionen.

I nuvarande förslag missgynnas EMS fordon eftersom fördelen med att lasta mer gods per körning inte tas hänsyn till. Enligt förslaget ska det göras en utvärdering 2022 där det bl.a. ska beslutas om det är lämpligt att särskilja Long Haul EMS från Long Haul dvs. optimera dessa EMS fordon mot 60 ton (Long Haul EMS), inte 40 ton (Long Haul).

Sammanfattningsvis anser Transportstyrelsen att EMS fordon ska vara med från början så att de positiva effekterna med tyngre och längre fordon inte äventyras.

2. Värna om småföretagen i det fortsatta arbetet med att optimera luftmotstånd

Simuleringar med Vecto är baserat på många antaganden för att göra det möjligt att uppskatta CO₂-utsläpp för individuella lastbilar med eller utan släp. Nuvarande tillvägagångssätt är att de stora tillverkarna (Volvo, Scania i Sverige), som bygger det första steget, är ansvariga för simuleringar med Vecto. Lastbilar byggs i regel i flera steg där det sista steget är att färdigställa lastbilen med rätt påbyggnad, beroende vad bilen ska användas till. Vecto-simuleringar görs i ett tidigt skede varför det måste göras flera antaganden för att uppskatta luftmotståndet för den färdiga lastbilen/släpet som till slut når kunden. Därför används standardpåbyggnader och standardsläp för att uppskatta CO₂-utsläppet för färdiga lastbilar.

Luftmotståndet är en viktig parameter för fordonets totala CO₂-utsläpp och det finns en stor potential för att utforma påbyggnader och släp mer effektiva, med lägre luftmotstånd. Det är mycket resurskrävande att uppskatta luftmotstånd. Därför har det stor betydelse vilken tillverkare som ska uppskatta luftmotståndet, förstastegstillverkaren eller tillverkaren som färdigställer lastbilen eller bygger släpet.

Enligt förslaget ska det ske en uppföljning 2022 då det bl.a. ska utvärderas om släp även ska ingå i normerna. Det betyder att Vecto behöver utvecklas för att simulera även släp dvs. frångå standardsläp. Det betyder att släptillverkaren kan bli ansvarig för att simulera luftmotstånd. Dessa tillverkare är ofta små företag som inte har samma möjligheter och resurser för att utföra komplicerade simuleringar. Därför det viktigt att utvärderingen tar hänsyn till små företags möjligheter att uppfylla kraven.

När det gäller standardpåbyggnader är situationen ännu känsligare. De svenska påbyggarna, företrädna av Lastfordonsgruppen (LFG) har uttryckt en stark oro kring utvecklingen av Vecto för påbyggnader och släp. De negativa konsekvenserna skulle bli stora om de svenska påbyggarna blev ansvariga för att simulera det färdiga fordonet med Vecto.

Sammanfattningsvis tycker Transportstyrelsen att konsekvenser för småföretag måste utredas noga om krav på simulering läggs på tillverkaren som färdigställer fordonen.

3. ISC – In Service Conformity – är det nödvändigt och meningsfullt?

Enligt förslaget, Artikel 9, ska kommissionen införa en procedur där typgodkännandemyndigheter ska rapportera avvikelser mellan CO₂ utsläpp (deklarerade enligt EU förordning 2017/2400) och utsläpp när fordon har använts i trafik. Kommissionen ska baserat på ev. avvikelser justera en tillverkares ”average specific emissions”.

Det som kommissionen föreslår liknar det som redan finns i emissionslagstiftningen dvs. reglerna för utsläpp av NOX, partiklar etc. Syftet är att få en återkoppling på hur väl emissionerna vid typgodkännandet stämmer överens med emissionerna efter att fordonen tagits i bruk, upp till 700 000 km i vissa fall. Det är åldrandet av de utsläpps begränsande komponenterna som kontrolleras.

När det gäller CO₂-utsläpp finns det ingen uttalad åldringseffekt. Bränsleförbrukningen ökar inte med ökad körsträcka, givet att fordonen får service och sköts på rätt sätt. Det går därför att ifrågasätta varför ISC behöver införas. Det ska dock noteras att ISC kan vara berättigat för hybrider där batterier kan åldras och bli sämre med åren. I så fall kan CO₂ utsläppen öka från fordonet på grund av att förbränningsmotorn används mer. Frågan om ISC var uppe tidigt när förordningen 2017/2400 arbetades fram. Det fanns en samsyn om att ISC inte skulle fungera. Ett till argument var att det kan skilja mycket mellan fordonsspecifikationen som simuleras av förstastegstillverkaren (OEM, Original Equipment Manufacturer) och specifikationen för fordonet som kommer till kund. I så fall blir det omständligt att utreda vad avvikelser beror på.

Den andra aspekten är att ISC enligt förslaget ska användas för att korrigera deklarerade värden enligt certifieringslagstiftningen, 2017/2400. Eventuella fel i Vecto simuleringarna ska tas om hand i 2017/2400. Det handlar om att kontrollera att rätt indata har använts för Vecto. En procedur, Verification Testing Procedure (VTP) utvecklas för det ändamålet i den första ändringen av förordning 2017/2400. Därför är det oklart varför och hur ISC ska införas för att justera ”average specific emissions”.

Sammanfattningsvis tycker Transportstyrelsen att ISC inte ska vara med i förordningen.

4. Real World CO₂ emissions and energy consumption – vilken metod passar bäst?

Enligt förslaget, Artikel 11, ska kommissionen införa övervakning av de verkliga utsläppen för att bestämma hur representativa de deklarerade värdena är för fordon i trafik. Till skillnad mot att införa ISC, är övervakning av verkliga utsläpp ett mycket bra förslag. Det är de verkliga utsläppen som ger information om hur utvecklingen av utsläppen ser ut och hur långt det är till att målen uppfylls. Resultatet kan användas för att utveckla de metoder som används i certifieringslagstiftningen.

I ”Detailed explanation of the specific provisions of the proposal” står det att övervakningen kan ske med bränsleförbrukningsmätare på samma sätt

som införs i WLTP2 (röstades igenom vid senaste TCMV) för lätta fordon. Andra alternativ bör utredas t.ex. det som Lastfordonsgruppen (LFG) arbetar med, RFEM (Real Freight Efficiency Monitoring) som mäter den verkliga förbrukningen för fordon i trafik. Det är inte givet att den metod som är beslutad för lätta fordon är lika lämplig för tunga fordon.

Detta ärende har beslutats av överdirektör Anita Johansson. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog avdelningsdirektör Ingrid Cherfils, Strategisk utveckling och förvaltning, ställföreträdande avdelningsdirektör Anders Sileborg, Väg och järnväg, och utredare Lars Rapp, Väg och järnväg, den senare föredragande.

Anita Johansson