

Miljö- och energidepartementet
Klimatenheten

Diarienummer
Utr 2018/38
Datum
2018-08-23

Yttrande över förslag till Europaparlamentets och Rådets förordning om fastställande av utsläppsnormer för koldioxid från nya tunga fordon (M2018/01273/KI)

Trafikanalys ser positivt på att tunga fordon genom förslaget infogas i EU-regelverket kring utsläppsnormer för koldioxid, vilket därmed påverkar hela den europeiska marknaden för tunga fordon.

Det är bra att förslaget medger en hög grad av flexibilitet och kostnadseffektivitet i arbetet med att nå utsläppsminskningarna. Dels genom att sätta upp mål för genomsnittsutsläpp för respektive fordonstillverkare, dels genom det superkreditsystem med utsläppskrediter som medför en tidsmässig flexibilitet för fordonstillverkarna. Trafikanalys menar dock att ambitionsnivån, mot bakgrund av klimatfrågans betydelse och den fordonstekniska utvecklingen de senaste tio åren, är väl låg.

Artikel 1: Låg ambitionsnivå i målformuleringen

Enligt förslaget (art 1) ska de specifika koldioxidutsläppen från unionens fordonspark av nya tunga fordon minskas i jämförelse med referensvärdena (år 2019) på följande sätt:

- a) Från och med 1 jan 2025 till och med 31 dec 2029 med 15 procent.
- b) Från och med 1 jan 2030 med minst 30 procent, med förbehåll för översynen enligt art 13.

För varje tillverkare och för varje kalenderår under hela perioden 2019–2030 definieras en utsläppskurva enligt punkt 5 i bilaga 1. Kurvan ligger till grund för beräkning av utsläppskrediter och utsläppsskulder.

Trafikanalys bedömning är att detta mål avspeglar en relativt låg ambitionsnivå gentemot tillverkarna, om vi ser till den utveckling av genomsnittliga specifika utsläpp som vi har sett hittills inom tung vägtrafik i Sverige.¹

År 2006 var enligt Naturvårdsverket emissionsfaktorn för dieseldrivna tunga fordon 70,93 kg koldioxid per gigajoule (motorkraft). År 2011 var emissionsfaktorn 67,76 kg koldioxid per gigajoule och år 2016 var samma faktor 51,47 kg koldioxid per gigajoule.

Tabell 1. Utveckling för emissionsfaktorn för dieseldrivna tunga fordon

Emissionsfaktor	2006	2011	2016	Förändring 2006–2016	Förändring 2011–2016
kg CO ₂ per Gigajoule	70,93	67,76	51,47	-27 %	-24 %

Källa: Naturvårdsverket, <http://www.naturvardsverket.se/upload/stod-i-miljoarbetet/vagledning/Luft-klimat/emissionsfaktorer-klimat-2018.xlsx>

¹ Störst marknadsandel av nyregistrerade tunga lastbilar i Sverige har Volvo och Scania, <http://www.bilsweden.se/statistik/nyregistreringar>

Enligt Naturvårdsverkets uppgifter minskade de genomsnittliga specifika utsläppen (emissionsfaktorn) mellan år 2006 och 2016 sammanlagt med 27 procent. Den största minskningen skedde de sista fem åren mellan 2011 och 2016 då minskningen var 24 procent. Minskningen accelererade alltså under perioden 2006–2016.

Mot bakgrund av denna historiska utveckling avseende de genomsnittliga specifika utsläppen, och med tanke på att de tunga fordonens klimatutsläpp hittills inte har reglerats på EU-nivå, är det enligt Trafikanalys rimligt att förmoda att utsläppsminskningen kommer att vara högre än förslagets målsättning.

Trafikanalys har noterat i Fakta-PM att flera länder förespråkar ett mål på minst 24 procent för år 2025.²

Artikel 4: Svagt argument bakom undantaget av arbetsfordon

Enligt artikel 4 a) undantas arbetsfordon. Ett motiv till att arbetsfordon undantas är enligt förslaget att arbetsfordon har en begränsad kostnadseffektivitetspotential till följd av kortare körsträcka och mindre nyttolast jämfört med andra tyngre fordon (förslaget s. 8, 10, 11, 18).

Enligt Trafikanalys är argumentet om begränsad kostnadseffektivitetspotential inte övertygande. Ett inkludering av arbetsfordon gör dock utsläppsfördelningen bland tillverkare mer komplex. Trafikanalys har därför inga invändningar mot att arbetsfordon i detta skede undantas, eftersom det enligt Trafikanalys är angeläget att förslaget får en snabb implementering.

På sikt finns dock enligt Trafikanalys argument för att inkludera arbetsfordon. Eftersom lastfordon och arbetsfordon använder liknande typer av motorer finns sannolikt stordriftsfördelar inom motortillverkningen, vilket innebär att utvecklingskostnaderna kan fördelas på ett större antal fordon jämfört med om arbetsfordon undantas. Det kan leda till lägre kostnader för minskade koldioxidutsläppen. En inkludering av arbetsfordon minskar också risken för att fordonstillverkare skapar svårbedömda hybridfordon eller att andra avgränsningsproblem uppstår.

Artikel 5: Positivt att utsläppsfria fordon omfattas

Enligt artikel 5 räknas utsläppsfria fordon flera gånger när en tillverkares genomsnittliga specifika utsläpp bestäms. Detta incitament ser Trafikanalys positivt på. Utsläppsfria fordon är det slutliga målet och det är angeläget med en snabb utveckling i den riktningen, vilket redan på kortare sikt motiverar starka incitament som bidrar till att bygga en marknad för lösningar som tar oss hela vägen till detta mål.

Artikel 7: Utsläppskrediter och utsläppsskulder

Trafikanalys ser positivt på mekanismen med utsläppskrediter och -skulder för fordons-tillverkarna, som möjliggör för tillverkaren att balansera en temporär underprestation. Av förslaget framgår att krediterna och skulderna är avsedda endast för beräkningarna av utsläppsmål, och att de "inte bör betraktas som tillgångar som kan överlåtas eller beskattas" (sid 12).

Artikel 13: Översyn och rapportering

Trafikanalys ser positivt på att kommissionen senast år 2022 ska göra en översyn och rapportering. Det vore även önskvärt om kommissionen hade ansvar för en mer

² Faktapromemoria 2017/18:FPM108, <https://data.riksdagen.se/fil/4CF127E9-3B91-40CA-9042-21BD222392F>

regelbunden översyn och uppföljning av systemet, inte minst systemet med utsläppskrediter och -skulder enligt artikel 7.

Bilaga 1: Beräkningsmetod

Fordonstillverkare som överskrider den s.k. utsläppsskulden debiteras en avgift, på 70 000 kronor per gram koldioxid per tonkilometer.³ Trafikanalys kan konstatera att det vid beräkning av den avgiften används väsentligt längre körsträckor för aktuella fordon än vad som är aktuella genomsnitt i Sverige.

I tabell 4 anges årliga körsträckor (i km) för olika undergrupper av fordon. Det framgår inte varifrån uppgifterna i tabell 4 kommer, men Trafikanalys förmodar att de är genomsnittliga siffror för medlemsländerna. Körsträckan för motsvarande svenska lastbilar >16 ton är i genomsnitt ca 39 000 km per år, medan de körsträckor som nämns i förslaget i genomsnitt är 86 000 km.

Tabell 2. Körsträckor för tunga fordon

Fordon	Årlig körsträcka, förslaget tab 4 (km)	Årlig körsträcka, svenska fordon (km)*
4 UD	60 000	39 000 (fordon >16 ton)
4 RD	78 000	
4 LH	98 000	
5 RD	78 000	
5 LH	116 000	
Medelkörsträcka	86 000	39 000

*Källa: Trafikanalys, Körsträckor 2017, tabell LB2, <https://www.trafa.se/vagtrafik/korstrackor/>

Det kan i sin tur betyda betyder att fordon som säljs i Sverige i genomsnitt ges en högre kostnad per fordonskilometer för en sådan eventuell avgift än fordon som säljs i andra länder. Det behöver emellertid inte nödvändigtvis vara ett specifikt problem för Sverige eftersom avgiften debiteras per tillverkare och inte är knuten till var fordonen säljs.

Konsekvensanalysen

Trafikanalys ser positivt på att en konsekvensbedömning åtföljer förslaget.

Brita Saxton har fattat beslut i detta ärende och föredragande har varit Björn Olsson.



Brita Saxton
Generaldirektör

³ 70 000 kr / 39 000 km = 1,79 kr/km respektive 70 000 kr / 86 000 km = 0,81 kr/km.

