

Yttrande över förslag om koldioxidnormer för tunga fordon: Regulation of the European parliament and of the council amending regulation (EU) 2019/1242 as regards strengthening the CO2 emission performance standards for new heavy-duty vehicles and integrating reporting obligations, and repealing Regulation (EU) 2018/956

Sammanfattning

VTI ser positivt på striktare krav för koldioxidutsläpp för tunga fordon.

VTI anser dock att det bör vara möjligt att använda alternativa bränslen i konventionella motorer och därför bör även detta inkluderas i beräkningen av utsläppsminskningen.

För att genomföra lagen i Sverige kan det behövas någon form av statligt stöd till åkerier, som ofta har små marginaler och små möjligheter att själva ställa om.

Det är viktigt att även genomföra mätningar av koldioxidutsläpp för de nya fordonen och inte enbart basera typgodkännandet på modellering.

Se mer detaljerade kommentarer nedan.

Kommentarer

VTI tycker att det är positivt med striktare krav för koldioxidutsläpp för tunga fordon eftersom de bidrar med en stor del av de totala koldioxidutsläppen och det behövs incitament för marknadsaktörer att ställa om till ett fossilfritt godstransportsystem.

I förslaget anges att det är fordonstillverkarna som är ansvariga för att minska koldioxidutsläppen hos nya fordon. Vad vi kan se så framgår det inte hur fordonstillverkarna ska hantera alternativa bränslen, som HVO, FAME, etanol, biometan, elektrobränslen m.fl. som kan användas i konventionella motorer. Även vätgas kan tillverkas både från fossila och fossilfria råvaror, varför en bränslecellsbil inte automatiskt är fossilfri. Eftersom räckvidden för el-lastbilar ännu är begränsad så kan alternativa bränslen vara viktiga för att minska koldioxidutsläppen från tung lastbilstrafik, åtminstone på kort sikt, och bör därför inkluderas i beräkningen av utsläppsminskningen.

Ett möjligt alternativ till att ställa krav på fordonstillverkare att minska koldioxidutsläppen vore att fasa ut försäljningen av diesel och bensin, vilket på så sätt skulle tvinga fordonstillverkare att tillverka

fordon som kan hantera andra bränslen eller drivas på el. Detta hade varit intressant att utreda i konsekvensanalysen.

I Sverige finns många små åkerier som har mycket små marginaler. Det kan övervägas om det behövs någon form av finansiellt stöd från statligt håll för att de ska kunna genomföra omställningen som krävs enligt lagförslaget. Om fordonen ska gå över till eldrift uppstår kostnader både vid inköp av nya fordon, installation av laddinfrastruktur och som en konsekvens av den lägre nyttjandegrad som uppstår till följd av laddtiden. Detta är kostnader som kan vara svåra att klara av för mindre åkerier.

I lagförslaget anges att yrkesfordon som sopbilar, dumpers och betongblandare ska undantas reglerna under alla perioder som lagförslaget täcker. För vissa yrkesfordon, som sopbilar och andra fordon som rör sig inom ett begränsat område och står stilla på natten, finns dock goda möjligheter att elektrifiera eller köra på alternativa bränslen. Eftersom det ofta finns ett stort antal sådana yrkesfordon i stadsmiljö har det potentialen att förbättra luftkvaliteten om de kan ställa om t.ex. till elektrifiering eller vätgasdrift. Därför anser VTI att det vore bra att utreda om några typer av yrkesfordon också borde inkluderas.

I den beskrivande texten om lagförslaget anges att typgodkännandet av fordonen ska göras med modellen VECTO. Vi vill hänvisa att modellen VECTO nämns i den beskrivande texten men inte i själva lagförslaget vilket tyder på en bristande överensstämmelse mellan texterna. Vidare ställer vi oss frågan om denna modell ger tillräcklig noggrannhet för att bedöma koldioxidutsläppen, framför allt med tanke på att det ska göras för nya fordon som ännu inte finns på marknaden. Modellering ger generellt mycket större osäkerheter än mätningar. Det är därför viktigt att komplettera modelleringen med mätningar, och helst då vid körning i verklig trafik, för att kontrollera att fordonens emissioner inte skiljer sig från de modellerade värdena.

Beslut i detta ärende har tagits av generaldirektör Tomas Svensson. Föredragande har varit forskare Nina Svensson. I beredningen har även forskningsledare Linea Kjellsdotter Ivert, forskare Jessica Wehner, senior utredare Petra Stelling och forskningschef Jan-Erik Swärth deltagit.

Tomas Svensson
Generaldirektör
Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI