



Regeringen
Miljödepartementet
103 33 Stockholm

Uppsala den 31 mars

Remissvar från Gröna Bilister: Förordning om koldioxidkrav för lätta nyttofordon M2010/1005/Mk

Sammanfattning

Gröna Bilister är mycket positiva till att det på EU-nivå införs utsläppsbegränsningar för lätta lastfordon, i linje med vad som redan beslutats för personbilar. Vi föreslår dock en rad förändringar jämfört med kommissionens förslag, huvudsakligen:

- En återgång till kommissionens ursprungsförslag gällande utsläppsnivåer och årtal då dessa ska uppnås, samt ett bindande mål också för år 2020.
- Utsläppsnivåer baserade på fordonets nyttolast, inte fordonets tjänstevikt.
- Utsläppsnivåer baserade på total klimatpåverkan, inte ”tailpipe emissions”.
- I första hand inga ”superkrediter”, annars lägre men över längre tid.
- Bötesbelopp till en särskild fond för utsläppsbegränsningar i transportsektorn, inte till EU:s allmänna budget.
- EU:s testcykel bör skyndsamt justeras så att den bättre motsvarar hur nyttofordon faktiskt används.
- Säkerhetskrav och andra krav som införts för personbilar bör snarast införas också för nyttofordon, så att inte dessa fordon har orimliga kostnadsfördelar.
- Undantag för nisch tillverkare och för fordon för specialändamål avvisas.
- Särskilda krediter för miljöinnovationer bör godkännas endast om det är lösningar som inte ger utslag i EU:s testcykel, men har verifierbar klimateffekt.
- Viktavsgränsningen bör harmoniseras med nationella regler, såsom Sveriges gräns på 3,5 ton totalvikt för lätta lastbilar. Den mer omfattande avgränsningen bör användas.

Inledning

Som Sveriges enda miljödrivna bilistorganisation bistår vi gärna med förslag till utformningen av regler, förordningar och tekniska specifikationer som bidrar till en omställning av transport-

systemet i hållbar riktning, såväl på lokal och nationell nivå som på EU-nivå. Gröna Bilister betonar regelverkets betydelse för att uppnå de för oss och för samhället mer generellt prioriterade miljö-, trafiksäkerhets-, tillgänglighets- och jämställdhetsmålen.

Vår utgångspunkt skiljer sig från andra, mer traditionella bilistorganisationer i det att vi menar att flertalet bilister är positiva till bilen och den frihet den ger, men starkt negativa till den nuvarande bilismens höga miljö-, hälso- och klimatpåverkan. Därmed ser vi generellt sett positivt på förslag om skärpningar av lagstiftning och regleringar kring fordon och fordonsbränslen ur dessa aspekter. Detta gäller också nyttofordon.

Vi har såväl i tidigare remissvar som i flera egna skrifter gett omfattande förslag på hur framtida lagstiftning och regleringar av fordon bör utformas, inte minst gällande EU:s nyligen antagna utsläppsmål för personbilar. Dessa återfinns på vår webbplats. I detta remissvar fokuserar vi enbart på de delar som finns i kommissionens förslag till reglering av nyttofordon.

Bakgrund

För närvarande utgör de lätta nyttofordonen ca 12 % av EU:s fordonspark, med en snabbt ökad marknadsandel under senare år. I praktiken är nyttofordonens betydelse ur klimatsynpunkt betydligt större, då dessa fordon har en längre körsträcka än personbilar, och en högre förbrukning per mil.

Under 2002–2007 minskade koldioxidutsläppen från lätta nyttofordon i genomsnitt med 0,4–0,5 % om året, och denna mycket begränsade förbättring av bränsleeffektiviteten har uppvägs av den ökade efterfrågan på transporter och större fordon. Fordonsstorleken och motoreffekten har ökat snabbt, medan mycket lite av den utsläppsminskande teknik vi sett introduceras i personbilar ännu funnit väg in i nyttofordonen, till stor del beroende på ett mycket begränsat tryck från lagstiftare, opinionsbildare och köpare.

EU-kommissionen föreslår nu att de genomsnittliga koldioxidutsläppen från lätta nyttofordon ska minska till 175 g koldioxid per kilometer med infasning från 2014 till 2016, kompletterat med ett långsiktigt mål på 95 g/km år 2020. Ett gemenskapsmål anges nödvändigt för att förhindra en splittring av den inre marknaden beroende på att medlemsstaterna antar olika åtgärder. Gemenskapsmål ger tillverkarna större planeringssäkerhet och flexibilitet att uppfylla kraven på koldioxidminskningar än vad separata nationella minskningsmål skulle göra.

Kommissionen anger också att det är nödvändigt att fastställa utsläppsnormer för lätta nyttofordon för att förebygga risken för luckor i lagstiftningen gentemot personbilar, som nyligen fick utsläppsmål på EU-nivå.

Inför förslaget har kommissionen genomfört en extern undersökning om tänkbara regleringsmodeller för att minska koldioxidutsläppen från lätta fordon, *Assessment of options for the legislation on CO₂ emissions from light commercial vehicles* och *Assessment with respect to long term CO₂ emission targets for passenger cars and vans*.

Övergripande synpunkter

Gröna Bilister är mycket positiva till att det nu antas krav också för lätta nyttofordons klimatpåverkande utsläpp. Kraven är huvudsakligen överskådliga, förutsägbara och rimliga, vilket

tillsammans med ett preliminärt långsiktigt krav för år 2020 underlättar för branschen att kostnadseffektivt uppnå kravnivåerna. Vi menar dock att kraven på åtskilliga punkter bör förändras för att säkerställa en maximal klimatnytta inom ramen för vad bilindustrin mäktar med.

Specifika synpunkter

Då EU-kommissionens förslag inte är uppbyggt ämnesvis, har det inte varit möjligt att följa förslaget upplägg. Vi utgår istället ifrån hur central för förslaget respektive punkt är och hoppas att det är tillräckligt överskådligt för läsaren.

Utsläppsnivåer

Vi avvisar helt bilindustrins påståenden om att nivåerna på 175 g CO₂/km för år 2016 och 135 g för år 2020 inte kan uppnås, särskilt som de är genomsnittsnivåer och som biltillverkarna tillåts poola sina resultat för att på så vis lättare nå målen. Då snittutsläppen för lätta transportfordon år 2007 var 203 g/km, innebär målet på 175 g för år 2016 en minskning på enbart 14 % på nio år, eller ca 1,5 % per år. Detta är en väsentligt lägre förbättringstakt än vad personbilsidan visar upp, och långt lägre än vad som är tekniskt möjligt och rimligt.

En sammanställning från vårt europeiska samarbetsorgan Transport & Environment visar att åtskilliga transportfordon från en lång rad tillverkare redan idag uppnår 175 g-målet, och att det inte finns några särskiljande egenskaper hos de fordon som idag inte når målet.

Vi avvisar också industrins påstående att potentialen att minska utsläppen är begränsad eftersom 97 procent av dessa fordon är dieslar. På personbilssidan har best practise för dieslar förbättrats med kring 20 procent på bara två år, och samma utveckling är möjlig och önskvärd för lätta lastfordon.

Vi föreslår i första hand kommissionen att återgå till sitt ursprungsförslag på 175 g/km för år 2012, 160 g/km för år 2015, samt att målet för år 2020 skärps till 125 g/km och slås fast som ett beslutat mål på samma sätt som de mer kortsiktiga målen. Vidare föreslår vi att man för år 2030 slår fast ett mål på 90 g/km.

Målet utgår enbart ifrån "tailpipe emissions" och tar ingen hänsyn till om fordonen framförs på förnybara drivmedel. Det är särskilt olyckligt som brukarna av transportfordon har lättare att ställa om till biodrivmedel än brukarna av personbilar, då transportfordonen ofta används inom ett begränsat område. Värdet av ett byte är också större för transportfordon, då de till stor del kör i tätort där minskningarna av hälsopåverkande utsläpp är särskilt angelägna, och då varje fordon har en avsevärt längre körsträcka än en genomsnittlig personbil. Vi hade föredragit ett mål baserat på fordonets totala utsläpp av fossil koldioxid, i linje med EU:s livscykelvärden för biobränslen, men bedömer att det i nuläget endast är framkomligt att särskilt gynna de fordon som framförs på förnybara drivmedel och el, och att kommissionen får återkomma med förslag på hur detta bäst ska utformas.

Viktbaserade utsläppskrav

I förslaget anges att "För att marknaden för lätta nyttofordon ska kunna behålla sin mångfald och sin förmåga att tillgodose olika kundbehov, bör mål för koldioxidutsläppen från lätta nyttofordon anges som en funktion av nyttan av fordonet på linjär basis. Vikten utgör en lämplig parameter för att beskriva nyttan, som ger en korrelation med nuvarande utsläpp, och

därför ger mer realistiska och konkurrensneutrala mål. Dessutom är uppgifter om vikt lättillgängliga.”

Vi avvisar att bilars tillåtna utsläpp baseras på deras vikt, vilket i praktiken innebär att en tyngre bil tillåts släppa ut mer och därmed bromsar den nödvändiga utvecklingen mot lättare fordon.

I förslaget anges att ”Uppgifter om alternativa nyttoparametrar såsom markyta (spårvidden multiplicerad med hjulbasen) och nyttolast bör samlas in för att underlätta långsiktigare utvärderingar av den nyttobaserade beräkningsmetoden”. Vi är positiva till att kommissionen åtminstone frågar efter bilens hjulbas, spårvidd och nyttolast, som är bättre utgångspunkter för en bedömning av bilens nytta som transportfordon. Vi uppmanar kommissionen att snarast förändra grunden från vikt till nyttolast i kilo och i kubikmeter.

Senast den 31 oktober 2016 och vart tredje år därefter ska åtgärder antas för att ändra bilaga I för att anpassa värdet M_0 i den till den genomsnittliga vikten för nya lätta nyttofordon under de föregående tre kalenderåren. Om man håller fast vid vikt som en rimlig parameter, bör granskningen av den faktiska vikten ske tidigare och tätare, förslagsvis vartannat år, men utan att utsläppskraven kan mildras för att fordonen blivit tyngre än beräknat.

Infasningsperiod

Varje tillverkares registrering av nya lätta nyttofordon ska till 75 % uppnå utsläppsnivån år 2014, 80 % år 2015 och 100 % från och med 2016. Vi bedömer att dessa infasningsperioder huvudsakligen tillkommit på industrins initiativ, och därmed i praktiken sinkat införandet av reglerna.

Vi föreslår (se ovan) att infasningsperioden gäller andra utsläppsnivåer och årtal, samt att infasningen sker jämt, med 75 % första året, 87,5 % andra året och 100 % tredje året. Kommissionen har inte angett något sakskäl till att infasningen ska ske ”baktungt” och det innebär en ökad klimatbelastning jämfört med ett jämt införande.

Superkrediter

Enligt förslaget ska varje nytt lätt nyttofordon med specifika koldioxidutsläpp som understiger 50 g CO₂/km räknas som 2,5 lätta nyttofordon 2014, 1,5 lätta nyttofordon 2015 och 1 lätt nyttofordon från och med 2016.

Förutom att vi önskar tidigarelägga införandet och därmed superkrediterna, är vi skeptiska till hela konceptet – varför ska en tillverkare få sälja 2,5 fordon med mycket höga utsläpp för att man sålt ett fordon med mycket låga utsläpp?

Vi noterar att det både lokalt, regionalt och på EU-nivå finns en rad stimulanspaket för fordon med mycket låga utsläpp och bedömer att dessa är tillfyllest, varför superkrediterna bör strykas. Skulle de ändå finnas kvar, är det viktigt att superkrediterna avser totala utsläpp av fossil koldioxid, så att inte t.ex. en elbil räknas ha nollutsläpp utifrån att den saknar avgasrör, samtidigt som fordon med mycket låga utsläpp på grund av att de framförs på klimatmässigt fördömliga biobränslen bör gynnas. Om superkrediterna finns kvar, bör de ha en faktor på kring 1,5 för varje år, då endast två års införande ensidigt gynnar de tillverkare som redan idag planerat införa sådana fordon och alltså inte stimulerar den fordonsutveckling vi önskar se.

Miljöinnovationer

På begäran av en leverantör eller en tillverkare ska hänsyn tas till minskningar av koldioxidutsläppen som gjorts med hjälp av innovativ teknik. Det sammanlagda bidraget från sådan teknik till minskningen av en tillverkares specifika utsläppsmål får vara högst 7 g CO₂/km. Senast den 31 december 2012 ska kommissionen anta närmare bestämmelser kring detta, som bl.a. ska grundas på att ”koldioxidminskningar som uppnås med hjälp av den innovativa tekniken ska kunna tillskrivas leverantören eller tillverkaren”. Vidare ska de kunna mätas i den officiella körcykeln.

Vi är positiva till stimulans till miljöinnovationer, men menar att inriktningen i förslaget är felaktig. De åtgärder som ger utslag i körcykeln kommer att ske utifrån företagets önskan att minimera sina utsläpp och slippa böter alternativt ha en marginal som de kan poola med andra tillverkare och därmed tjäna pengar på. Det är åtgärder som har en tydlig och beräkningsbar klimatvinst men som *inte* syns i körcykeln som ska premieras, eftersom de i annat fall riskerar att inte ske. Det gäller t.ex. lätttrullande däck (då tillverkaren nästan fritt väljer däck för förbrukningstestet), energieffektiv luftkonditionering och styrservo (då dessa är avstängda respektive knappast används i testet) samt omställning till biobränsle (då testet endast tar fasta på CO₂-utsläpp och inte på hur stor andel som är icke-förnybar). Vi vill också säkerställa att minskningar som ”ska kunna tillskrivas leverantören eller tillverkaren” godkänns om de kommer från en fristående aktör.

Bötesbelopp

Vi är positiva till de bötesbelopp som föreslås, men inte till att de ska anses vara intäkter i Europeiska unionens allmänna budget. Vi föreslår istället att avgifterna – som ju uppkommer på grund av att vägtrafiken har en högre klimatpåverkan än vad som avsetts – används specifikt för projekt som innebär en minskad klimatpåverkan från vägtransporterna.

Undantag för mindre tillverkare

Små- och nisch tillverkare föreslås få undantag från utsläppskraven, med ”alternativa utsläppsminskningsmål som står i relation till den tekniska potentialen hos en viss tillverkares fordon att minska de specifika koldioxidutsläppen, och som står i överensstämmelse med de berörda marknadssegmentens särdrag”. Tillverkarna får dessutom själva föreslå kommissionen ett utsläppsmål, som kommissionen har att godta om det uppfyller vissa kriterier.

Vi avvisar detta undantag och noterar att åtskilliga nisch tillverkare inom lätta transportfordon tvärtom marknadsför sig som mer miljöanpassade än de stora tillverkarna, t.ex. genom att erbjuda eldrivna transportfordon.

Undantag för särskilda ändamål

Förordningen ”gäller inte fordon avsedda för särskilda ändamål”. Dessa specificeras i en bilaga som vi inte haft tillgång till, men generellt avvisar vi dessa kryphål då det sällan finns någon anledning att låta specialfordon ha högre utsläpp. Vi noterar t.ex. att det i Stockholms läns landsting nu finns biogasdrivna ambulanser och att flera brandkårer i Sverige också bytt till biogas för sina lätta transportfordon. En sådan utveckling hämmas av ett onödigt undantag, som alltså bör strykas.

Viktavgränsning

Den viktavgränsning som föreslås, på 2 610 kg nyttovikt, är inte i linje med hur vi i Sverige definierar lätta lastbilar. Svensk lagstiftning anger att en lätt lastbil har en totalvikt på max 3 500 kg. En anpassning till kommissionens förslag försvårar en översiktlig och förståelig genomgång av hur tillverkarna i Sverige lever upp till kravet, och innebär en svår motiverad åtskillnad mellan de lätta lastbilar som uppfyller den ena viktgränsen men inte den andra.

Kommissionens förslag bör justeras så att det gäller 2 610 kg nyttovikt eller den nationella gräns för lätta transportfordon som finns sedan tidigare, den av de två som omfattar störst andel av fordonsmarknaden.

EU:s testcykel

Samtliga de utsläppsvärden som kommissionen föreslår baserar sig på EU:s testcykel, som dåligt motsvarar hur ett lätt transportfordon används, bl.a. då fordonet i verklig drift ofta körs med tung last, till stor del i stadstrafik. Testcykeln bör revideras snarast och de av kommissionen föreslagna värdena bör gälla även för den reviderade cykeln.

Harmonisering med personbilar

Såväl i EU som helhet som på nationell bas är mindre lastfordon undantagna från en lång rad regler. De omfattas inte av samma säkerhetskrav som personbilar, de har ofta lägre eller obefintlig beskattning och är ofta undantagna från trängselskatter och liknande. Detta sammantaget innebär att fordonen är billigare i inköp och drift än personbilar, vilket innebär ett jämförelsevis överutnyttjande, samt att vissa de facto personbilar registreras som lätta lastfordon för att undkomma fördrande regler. Det är angeläget att reglerna för lätta lastfordon och personbilar skyndsamt harmoniseras med avseende på ovanstående skillnader.

Avslutande kommentar

Gröna Bilister tackar för möjligheten att få ge synpunkter på detta dokument och står till berörda parter fulla disposition för utveckling och fördjupning av ovanstående förslag till förändringar gentemot det av EU-kommissionen framförda och av miljödepartementet remitterade förslaget.

För Gröna Bilister

Mattias Goldmann