

Remissvar från AB Volvo angående förslag om koldioxidnormer för tunga fordon

Diarienummer KN2023/02790

Sammanfattning

AB Volvo stödjer de övergripande målen att minska koldioxidutsläppen med 45%, 65% och 90% jämfört med rapporteringsperiod år 2019. Målen kan endast nås genom en snabbt ökad andel utsläppsfria fordon, uppskattningsvis över en tredjedel av nyregistreringarna redan år 2030. För att detta ska kunna nås, krävs att en rad möjliggörande faktorer är uppfyllda, främst tillräcklig tillgång till ladd- och vätgasstationer avsedda för tunga fordon samt att utsläppsfria fordon sammantaget är det mest lönsamma alternativet för fordonskunderna. Utbud av utsläppsfria fordon kommer inte vara en begränsande faktor.

Den föreslagna översynen av förordning bör tidigareläggas till år 2027 och kompletteras med årliga utvärderingar, med start 2025, av situationen för de viktigaste möjliggörande faktorerna per medlemsstat. Om översynen visar att avsaknad av möjliggörande faktorer väsentligen hindrar introduktion av en tillräckligt stor andel utsläppsfria fordon på marknaden, bör utsläppsmålen revideras. Kriterier för att avgöra om väsentliga hinder föreligger bör tas fram och legala mekanismer för att revidera målen utredas.

I förslaget föreslås tillkommande fordonsgrupper få samma reduktionsmål som befintliga fordonsgrupper (45%), men med rapporteringsperiod 2025, i stället för 2019, som referensperiod. Här bör förslaget revideras så att en tidigare referensperiod används när så är möjligt (2020 för undergrupp 1, 2, 3, 11, 12, och 16) och att den årliga reduktionstakten för rapportperioderna 2026 till 2030 sätts lika hög som för tunga lastbilar i befintliga fordonsgrupper (6% per år, vilket medför 30% 2030 mål för regionala bussar och långfärdsbussar).

Nedan följer våra detaljerade förslag på förändringar. Texten följer ordningen i regleringsförslaget och ska således inte betraktas som någon prioritetsordning.

Skäl till skärpning av normerna för koldioxidutsläpp från nya tunga fordon

(9) AB Volvo stödjer uppfattningen att de skärpta normerna kommer att kräva en ökad andel utsläppsfria fordon på unionsmarknaden och att användare och medborgare gynnas genom bättre luftkvalitet och energibesparingar i kombination med minskad klimatpåverkan. För att omställning mot utsläppsfria fordon ska kunna genomföras måste utformning av andra regler och beslut ske så att omställningen möjliggörs och underlättas. Det gäller specifikt utbyggnad av infrastruktur för el och vätgas till tunga fordon men också utsläppshandelssystem, differentierade vägavgifter, ett väl avvägt Euro 7 samt andra incitament som kan påskynda omställningen till koldioxidneutrala transporter. Det behövs också en tidigarelagd översyn av förordningen kompletterat med årliga utvärderingar, med start 2025, av situationen för de viktigaste möjliggörande faktorerna per medlemsstat.

(21) Vi stödjer förslaget att fortsatt undanta arbetsfordon "vocational vehicles", såsom sopbilar, tippbilar eller betongblandare från beräkningen av specifika koldioxidutsläpp. Enligt Kommissionens "Impact Assessment Report, SWD(2023) 88 final part 2, table 11" representerar dessa arbetsfordon endast 0,4% av tunga fordons CO₂ utsläpp. Krav på lägsta möjliga CO₂ emission för dessa fordon riskerar att medföra en specifikation som försämrar eller omöjliggör fordonets tänkta användning, exempelvis att en tippbil skulle förses med däck med lägsta möjliga rullmotstånd anpassade för landsvägskörning. Men en del arbetsfordon är lämpliga för elektrifiering och för att även stimulera denna övergång till utsläppsfria fordon bör beräkningen av en tillverkares genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp inkludera utsläppsfria arbetsfordon.

Kommissionen föreslår också att fordon för skogsbruk bör undantas. Här behövs dock en komplettering över de påbyggnader som definierar arbetsfordon (vocationals) med klass '17 Timmerfordon' enligt förordning (EU) 2018/858.

(27) Stadsbussar föreslås vara helt utsläppsfria medan regionala bussar och långfärdsbussar föreslås omfattas av samma typ av mål som för tunga lastbilar. Vi menar dock att definitionen över vilka bussar som anses vara stadsbussar bör justeras så att klass II lågentrébussar (undergrupp 31-L2 och 33-L2) hamnar i gruppen med regionala bussar och långfärdsbussar. Skälet är att dessa bussar används på liknande sätt som regionala bussar.

(29) Tillverkare som har ekonomiska band, exempelvis Volvo Lastvagnar och Renault Trucks, föreslås kunna överföra fordon mellan sig när CO₂ beräkning görs enligt förordning (EU) 2019/1242. Vi anser att detta är en viktig princip för att kunna utjämna resultat exempelvis när nya utsläppsfria modeller introduceras vid olika tidpunkter hos tillverkare som är ekonomiskt kopplade.

(32) AB Volvo stödjer förslaget att förlänga systemet med fleråriga utsläppskrediter och utsläppsskulder till 2039. Av liknande skäl som ovan, svårighet att introducera nya utsläppsfria modeller helt i takt med introduktionen av skärpta utsläppskrav, medför att ett system med krediter och skulder ger en behövlig flexibilitet, utan att effekten av regleringen reduceras.

(40) Kommissionen föreslås få befogenhet att via delegerade akter ändra i princip allt som styr utfallet från fordonens CO2 deklARATIONER, från vilka körcykler och nyttolaster som simuleringsprogrammet VECTO använder, till hur resultaten ska beräknas och för vilka fordon. Det i princip enda som inte delegerats är reduktionsnivåer och införandetidpunkter. AB Volvo menar att detta skapar en osäkerhet kring regelverkets långsiktiga utveckling samt alltför lite insyn och påverkansmöjlighet för tillverkare, kunder och medlemsländer.

Ändringar av förordning (EU) 2019/1242

Artikel 2 (punkt 1); Tillämpningsområde

I syfte att inkludera utsläppsfria arbetsfordon i beräkningen av en tillverkares genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp görs tillägget ”Denna förordning ska också tillämpas för utsläppsfria arbetsfordon.” efter första stycket i punkt 1.

Artikel 3 (punkt 11); Utsläppsfritt fordon

Definitionen för ett utsläppsfritt fordon föreslås vara ett tungt motorfordon med högst 5 g/(ton-km) eller 5 g/(person-km) koldioxidutsläpp. AB Volvo menar att det är en klok definition av två skäl; för det första att emissionsnivån uttryckt i g/(ton-km) eller g/(person-km) avgörs av resultatet i CO₂ deklARATIONEN för varje individuellt fordon, för det andra att den inrymmer möjlighet att använda den mest energieffektiva förbränningsmotorn med direktinsprutad vätgas som bränsle och dieselbränsle som tändmedel. Notera att emissionsgränsen i detta fall är satt för att tillåta motorteknologin i flertalet fordonsgrupper samt att emissionsgränsen i praktiken inte är en maxgräns som kommer att utnyttjas av motortillverkarna. Skälet är att motorns prestanda inte förbättras om man ökar andelen dieselbränsle mer än vad som krävs för att uppnå tändning av vätgasen.

Artikel 3a (punkt 1b); Koldioxidutsläppsmål

AB Volvo stödjer förslaget med en övergripande minskning av de genomsnittliga koldioxidutsläppen med 45%, 65% och 90% jämfört med de genomsnittliga koldioxidutsläppen för rapporteringsperiod år 2019. Förslaget bör dock justeras för de tillkommande undergrupperna för rapporteringsperioderna 2030–2034.

För tillkommande tunga lastbilar i undergrupp 1, 2, 3, 11, 12, och 16 finns deklarerade koldioxidutsläpp tillgängliga så att rapporteringsperiod 2020 istället för rapporteringsperiod 2025 kan användas som referensperiod.

För tillkommande regionala bussar och långfärdsbussar, undergrupp 32-C2, 32-C3, 32-DD, 34-C2, 34-C3, 34-DD samt 31-L2 och 33-L2, bör den föreslagna reduktionen på 45% 2030-2034 med referensperiod 2025 justeras så att den årliga reduktionstakten blir lika hög som för tunga lastbilar i undergrupp 4, 5, 9 och 10, således 6% per år (med referens till målet 45%).

Artikel 4 (första stycket punkt a); Genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp från en tillverkare

I artikel 4 första stycket punkt a görs tillägget ”inklusive utsläppsfria arbetsfordon.”

Artikel 6a (punkt 1b); Överföring av fordon mellan tillverkare

AB Volvo stödjer att enskilda fordon kan få överföras mellan tillverkarna vid beräkningen av en tillverkares genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp. Det bör dock klargöras i punkt 1 (b) att det även är tillåtet att överföra utsläppsfria fordon mellan tillverkare som tillhör en grupp anslutna tillverkare.

Artikel 7; Utsläppskrediter och utsläppsskulder (punkt 1 fjärde stycket)

Tillverkares totala utsläppsskuld är begränsad till maximalt 5% av tillverkarens specifika koldioxidutsläppsmål för varje period förutom vid rapporteringsperioderna 2029, 2034 och 2039 då de skall vara noll. AB Volvo anser att utsläppsskulden endast bör begränsas till noll för rapportperiod 2040. Skälet är att det under alla kommande rapporteringsperioder råder osäkerhet huruvida tillräckliga villkor för registrering av utsläppsfria fordon är uppfyllda, speciellt avseende tillgång till ladd- och vätgasinfrastruktur.

Artikel 7b (första stycket punkt b); Beräkning av genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp från fordon i kategori M

Felaktig hänvisning i texten, första stycket punkt b, där hänvisning "de villkor som anges i stycke 3," bör ändras till "de villkor som anges i punkt c,".

Artikel 13a (punkt 1); Medlemsstaternas övervakning och rapportering

Till punkt 1, stycke 1, bör göras ett tillägg om att medlemsländernas källor till de uppgifter som skall övervakas och rapporteras är registreringsmyndigheter i respektive medlemsland, inte uppgifter direkt från tillverkarna. Skälet till rapportering från både tillverkare och medlemsländer är att uppgifterna skall hämtas från två separata källor.

Artikel 14; Ändring av bilagorna

Förslaget innebär att Kommissionen får ökade befogenhet att via delegerade akter ändra i stort sett alla paramterar som väsentligen avgör vilket utsläppsresultat det deklarerade fordonet får. Befogenheten gäller exempelvis definition av fordonsgrupper, körcykler, nyttolaster och viktningsvärden i beräkningen av utsläppen. Förändring av dessa parametrar påverkar direkt i vilken grad en tillverkare uppfyller reduktionskraven. AB Volvo anser att Kommissions befogenhet bör begränsas till parametrar som inte väsentligen ändrar möjligheten för en tillverkare att nå reduktionsmålen.

Artikel 15; Översyn

Kommissionen föreslås göra en total översyn av förordningens ändamålsenlighet och påverkan 2028 och överlämna en rapport till Europaparlamentet och rådet med resultatet av översynen. Rapporten ska vid behov åtföljas av förslag till ändring av förordningen. AB Volvo anser att översynen är nödvändig men att den bör utföras ett år tidigare, 2027.

Den totala översynen bör kompletteras med årliga utvärderingar, med start 2025, av situationen för de viktigaste möjliggörande faktorerna per medlemsstat. Förslag på faktorer för Kommissionen att redovisa och utvärdera per medlemsstat är:

- a) Tillverkarnas utbud av utsläppsfria tunga fordon i varje undergrupp
- b) Registreringar av utsläppsfria tunga fordon
- c) Tillgången till ladd- och vätgasstationer avsedda för tunga fordon
- d) Implementering av CO2 differentierade vägavgifter och dess monetära påverkan hos fordonskunder
- e) Kostnad för utsläppsrätter för bränsle till vägtransporter och dess monetära påverkan hos fordonskunder
- f) Den generella kostnadsskillnaden mellan diesel bränsle, laddning vid publika laddstationer samt tankning av vätgas
- g) Övriga incitament eller stöd i syfte att stödja transportindustrins köp eller användning av utsläppsfria tunga fordon

Om översynen visar att någon av faktorerna c-g väsentligen hindrar introduktion av en tillräckligt stor andel utsläppsfria fordon på marknaden, bör utsläppsmålen revideras. Kriterier för att avgöra om väsentliga hinder föreligger bör tas fram och legala mekanismer för att revidera målen utredas.

Bilaga I

1. Undergrupper av fordon

1.1.2 Definition av undergrupper för kategori M

Skrivfel i tabellens sista rad där fordonsgrupp 35c skall vara 39c.

1.2 Arbetsfordon

Till listan med kriterier för arbetsfordon N, Påbyggnadsbil, bör '17' (Timmerfordon) enligt förordning (EU) 2018/858 läggas till i syfte att undanta fordon för skogsbruk.

2.2.1 Genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp från en tillverkare (kategori N)

I syfte att inkludera utsläppsfria arbetsfordon i beräkningen av de genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen per undergrupp (sg) bör antalet utsläppsfria arbetsfordon inkluderas i beräknings parameter V_{sg} :

$$avgCO2_{sg} = \frac{\sum v CO_v}{V_{sg} \times PL_{sg}} (\text{g/tkm})$$

Efter formeln bör följande text läggas till:

”där

V_{sg} är antalet nya tunga fordon, inklusive antalet emissionsfria arbetsfordon, från tillverkaren i undergrupp *sg*”

2.4 Beräkning av andelen fordon

Andelen nya tunga fordon i undergruppen $share_{sg}$ ska för varje tillverkare och varje rapporteringsperiod beräknas enligt följande:

$$share_{sg} = \frac{V_{sg}}{V}$$

I syfte att inkludera utsläppsfria arbetsfordon i beräkningen bör följande text läggas till efter formeln:

”där

V_{sg} är antalet nya tunga fordon, inklusive antalet emissionsfria arbetsfordon, från tillverkaren i undergrupp *sg*”

3.2 Referensperioder för undergrupper

I tabellen över vilka rapporteringsperioder som ska tillämpas som referensperioder för undergrupper av fordon bör ett tillägg göras för undergrupper som använder rapporteringsperiod 2020 (undergrupp 1, 2, 3, 11, 12 och 16):

Undergrupp av fordon sg	Rapporteringsperiod för det år som gäller som referensperiod
4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH	2019
1, 2, 3, 11, 12, 16	2020
Alla övriga	2025

4.2 Undergrupper av fordon

Undergrupp 31-L2 (2-axlar klass II lågentré) och 33-L2 (3-axlar klass II lågentré) bör flyttas från kategori MZE (stadsbussar) till MCO2 (regionala bussar och långfärdsbussar).

4.3.1 Mål för minskade koldioxidutsläpp

Reduktionsmålen för grupperna 'Turistbussar' och 'Primärfordon för turistbussar' för rapporteringsperioderna 2030-2034 bör sättas till 30% istället för 43% så att den årliga reduktionstakten blir i nivå med tunga lastbilar. Här bör även undergrupperna 31-L2 (2-axlar klass II lågentré) och 33-L2 (3-axlar klass II lågentré) flyttas från 'Tunga stadsbussar' till 'Turistbussar' och 'Primärfordon för turistbussar'.

4.3.2 Mål för utsläppsfria fordon

Undergrupperna 31-L2 (2-axlar klass II lågentré) och 33-L2 (3-axlar klass II lågentré) bör tas bort från gruppen 'Tunga stadsbussar'.

5.2 Beräkning av utsläppskrediter och utsläppsskulder för varje rapporteringsperiod

I tabellen används parametern " V_Y = är antalet nya tunga fordon från tillverkaren under rapporteringsperioden för år Y" vilket kan tolkas som att man vid beräkning av exempelvis $cCO_2(M)Y$ (krediter för bussar) skall använda det totala antalet tunga fordon oavsett fordonskategori (N+O+M). I stället bör parametern $V(X)_Y$ användas, där X=2025, NO, M.

6. Fastställande av en tillverkares överskridande koldioxidutsläpp

För rapporteringsperioderna för åren $Y = 2029, 2034$ och 2039 bör fastställandet av ett eventuellt överskridande av koldioxidutsläpp för fordonskategorierna N och O inte begränsas till noll utan istället beräknas på samma sätt som för perioden 2026-2028, 2030-2033 samt 2035-2038:

$$exeCO_2(NO)_y = \sum_{I=2025}^Y (dCO_2(NO)_I - cCO_2(NO)_I) - \sum_{J=2025}^{Y-1} exeCO_2(NO)_J - redCO_2 - limCO_2(NO)_Y$$

För rapporteringsperioderna för åren $Y = 2034$ och 2039 bör fastställandet av ett eventuellt överskridande av koldioxidutsläpp för fordonskategori M inte begränsas till noll utan istället beräknas på samma sätt som för perioden 2030-2033 samt 2035-2038:

$$exeCO_2(M)_y = \sum_{I=2025}^Y (dCO_2(M)_I - cCO_2(M)_I) - \sum_{J=203}^{Y-1} exeCO_2(M)_J - limCO_2(M)_Y$$

Bilaga III

1 Normalisering av specifika koldioxidutsläpp

Skrivfel i förklaringen till $reportCO2_{v,mp}$ där termen 'primärfordon' skall tas bort.

"är koldioxidutsläppen i g/km från primärfordonet för ett nytt tungt fordon v, fastställda för en användningsprofil mp och rapporterade i enlighet med artiklarna 13a och 13b"