

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Angående remiss av kommissionens förslag till Europaparlamentets och Rådets direktiv om ändring av direktiv 1999/62/EG, rådets direktiv 1999/37/EG och direktiv (EU) 2019/520 vad gäller koldioxidutsläppsklassen för tunga fordon med släpfordon

Mobility Sweden har tagit del av rubricerad remiss och framför i det följande våra synpunkter. Det reviderade Eurovinjettdirektivet ger möjlighet för medlemsstaterna att införa avgift för externa kostnader, exempelvis för CO₂-utsläpp. Avgiften ska differentieras om den tillämpas på tunga fordon. Samtidigt omfattar kommissionens förslag till revidering av förordning (EU) 2019/1242 normer för CO₂-utsläpp för betydligt fler fordonskategorier än i dagsläget, bl.a. för släp. I grunden ter det sig därför relativt naturligt att differentieringen av externa kostnader i form av CO₂-utsläpp vid fastställande av infrastrukturavgifter inte bara tar hänsyn till last- eller dragbilens CO₂-utsläppsklass, utan till hela fordonskombinationens CO₂-utsläppsklass.

Att införa en modell som på ett korrekt och rättvist sätt premierar användningen av vissa släp genom reducerade infrastrukturavgifter bedömer Mobility Sweden emellertid vara oerhört svårt. Å ena sidan riskerar modellen att bli så komplicerad att den i praktiken blir oanvändbar och å andra sidan riskerar den att bli så förenklad att den blir missvisande, även om den går att använda. Kommissionens förslagna modell med tre släpfordonsklasser (1-3) för trailer respektive semitrailer betraktar vi som ett försök att finna en praktiskt genomförbar medelväg. Förslaget innebär en betydande förenkling jämfört med att införa CO₂-klassning av individuella släp, vilket sannolikt inte skulle vara praktiskt genomförbart med tanke på det stora antalet kombinationer av bil och släp som förekommer. Faktum kvarstår dock att kommissionens förslag till CO₂-klassning av släp är en grov förenkling av verkligheten, samtidigt som den syftar till att premiera en begränsad mängd släp- och fordonskombinationer.

Indelningen av släp i olika CO₂-klasser bygger på användningen av generiska 3D-fordonsmodeller framtagna av kommissionen, i kombination med det av kommissionen framtagna simuleringsverktyget för släp. Det bör således gå att anta att CO₂-klassning av släp i stor omfattning kommer att baseras på schabloner och uppskattningar i likhet med vad som gäller vid användningen av VECTO för nuvarande CO₂-klassning av last- och dragbilar. Den befintliga CO₂-klassningen av tunga fordon, som av flera skäl bör ifrågasättas, riskerar med kommissionens förslag till CO₂-klassning av släp att utvecklas till ett än mer komplicerat tillvägagångssätt.

Det framgår också av förslaget att det endast omfattar ”mer effektiva släpfordon”, vilket bör utläsas som släpfordon som är mer effektiva än motsvarande referensfordon. Kommissionen har ännu inte presenterat prestanda för referensfordon eller tröskelvärden för effektivitetsförhållande mellan släp och referenssläp för de olika släpfordonsklasserna. Utan kännedom om vare sig referenssläpens prestanda eller vilka effektivitetsförhållanden som kommer att krävas är det mycket svårt att ha en uppfattning om förslagets effekter i praktiken.

Av förordning (EU) 2022/1362, artikel 1, framgår dock att ett antal olika typer av fordon inom kategorierna O3 och O4 är undantagna krav på släpfordons prestanda med avseende på deras inverkan på motorfordons CO2-utsläpp. Bland de undantagna fordonen finns bl.a. fordon med fler än tre axlar, link-släpvagn med dragstång liksom link-påhängsvagn och dollyenheter. Ur ett svenskt perspektiv bör kommissionens förslag därför betraktas som irrelevant och otidsenligt då det är just dessa typer av fordon som möjliggör de mest effektiva tunga vägtransporterna i Sverige.

Genom införandet av BK4-vägnätet 2018, vilket tillåter fordonskombinationer upp till 74 tons totalvikt, liksom införandet av fordonskombinationer upp till 34,5 meter under 2023, uppnår Sverige på ett rationellt sätt betydande reduktioner av CO2-utsläpp från tunga vägtransporter med tydliga och transparenta regler. Släpen som ingår i många av de typiskt svenska fordonskombinationerna omfattas över huvud taget inte av kommissionens förslag till CO2-klassning av släp. De kommer därmed inte kunna bidra till att ge fordonskombinationerna reducerade avgifter för externa kostnader, trots att de i mycket hög grad bidrar till att reducera CO2-utsläppen per ton transporterat gods.

Av förslaget till ändring av direktiv 1999/62/EG framgår genom den nya artikeln 7gc att medlemsstaterna fram till den 30 juni 2030 får ta hänsyn till släpfordonens effekt på CO2-utsläppen från en kombination och att det fr.o.m. den 1 juli 2030 ska bli obligatoriskt att ta hänsyn till släpfordonens effekt på CO2-utsläppen. Mobility Sweden anser att Sverige är ett av de länder inom EU med längst historia av att reducera utsläpp från tung vägtrafik genom att bygga och använda effektiva kombinationer av bil och släp. Detta arbete har varit framgångsrikt i decennier, långt innan CO2-klassning över huvud taget var ett begrepp.

Avslutningsvis anser Mobility Sweden att metoden att i förväg CO2-klassa fordon och släp genom komplicerade beräkningsmodeller, vilka bygger på ett stort inslag av uppskattningar och schabloner, är kostnadsineffektiv och riskerar bli diskriminerande. Mobility Swedens uppfattning är att kommissionen, i fråga om såväl CO2-klassning av tunga bilar som av släp, bör anta ett nytt och modernt förhållningssätt som i grunden bygger på utsläpp från verklig körning baserat på OBFCM, Onboard Fuel Consumption Monitoring. Att reducera bränsleförbrukning och emissioner är av naturliga skäl av stort intresse för alla aktörer inom transportsektorn. Tekniken finns i snart sett alla fordon och genom att koppla avgifter för externa kostnader till verkliga och mätbara storheter skapas de bästa incitamenten att premiera de mest energieffektiva fordonskombinationerna.

Vänliga hälsningar

Calle Beckvid,
Teknisk samordnare, nationella lagkrav
Mobility Sweden