

Document type/Dokumenttyp

DESCRIPTION

Title/Rubrik

Remiss LI2023/02517
koldioxidutsläppsklassen för tunga
fordon med släpfordon

Issue/Utgåva

Approved by/Godkänt av (tjänsteställebeteckning namn)

Issued by/Utfärdat av (tjänsteställebeteckning namn telefon)

Jan Linder 070-088 32 34
Maria Söderman 070-668 26 27

File name/Filnamn

Date/Datum
2023-08-18

Info class/Infoklass

Public
Page/Sida
1(2)

To/Till (tjänsteställebeteckning namn)

For information/För information (tjänsteställebeteckning namn)

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
Enheten för transportinfrastruktur och planering
E-post: li.remissvar@regeringskansliet.se
Kopia till li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Svar på remiss LI2023/02517

Remiss LI2023/02517 koldioxidutsläppsklassen för tunga fordon mefordon

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

Scania CV AB tackar för möjligheten att svara på rubricerad remiss. 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, bland annat för släp för att ta hänsyn till hela fordonskombinationens CO₂-utsläpp.

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.

För Scania är det viktigt att de förändringar i CO₂-klass för olika släp grundas på verkliga reduktioner av bränsleförbrukningen/ CO₂-emissioner och att fordonens CO₂-klass fortsatt påverkar fordonskombinationens CO₂-utsläpp. Av denna anledning föreslås ett antal förändring i tabellen i bilaga VIII, med tillägg av utsläppsklasser 3 och 4, se nedan.

Det ska också nämnas att förslaget inte innehåller något incitament för släp till nollemissionsfordon (CO₂-klass 5). Från ett holistiskt perspektiv borde även nollemissionsbilar ha incitament för att koppla släp som medför lägre energiförbrukning. Det skulle vidare vara önskvärt att inkludera effektivitetsklasser på släp för fordonskombinationer upp till 34,5 m i förslaget, då även detta reducerar totala CO₂-emissioner.

Document type/Dokumenttyp

DESCRIPTION

Title/Rubrik

Remiss LI2023/02517
koldioxidutsläppsklassen för tunga fordon med släpfordon

Issue/Utgåva

Approved by/Godkänt av (tjänsteställebeteckning namn)

File name/Filnamn

Info class/Infoklass

Issued by/Utfärdat av (tjänsteställebeteckning namn telefon)

Jan Linder 070-088 32 34
Maria Söderman 070-668 26 27

Date/Datum

2023-08-18

Public

Page/Sida

2(2)

Bilaga VIII

Se förslag till förändringar i ursprungligt förslag markerat i gult:

TRAILERS CLASSIFICATION CRITERIA					
This Annex specifies the variation criteria according to which CO2 emission classes of vehicle combinations shall be differentiated in accordance with Article 7g.					
Type of towed vehicle	Efficiency ratio		CO2 emission class of motor vehicle in accordance with Article 7ga without taking into account the effect of the specific trailer	CO2 emission class assigned to vehicle combination, considering the effect of the specific trailer	Trailer class
	Less than	Not less than			
Semi-trailer	ST1	ST2	1 2 or 3	2 3	1
Trailer, other than semi-trailer	T1	T2	1 2 or 3	2 3	1
Semi-trailer	ST2	ST3	1 or 2	3	2
Trailer, other than semi-trailer	T2	T3	1 or 2	3	2
Semi-trailer	ST3	ST4	1, or 2, or 3	4	3
Trailer, other than semi-trailer	T3	T4	1, or 2, or 3	4	3

1 The efficiency ratio of a trailer is:

1) For non-volume-oriented trailers, the efficiency ratio – ton-kilometre based, where indicated at position 49.11.2 of the certificate of conformity as defined in the Appendix to Annex VIII to Commission Implementing Regulation (EU) 2020/683*1 or at position 49.11.2 of the individual vehicle approval certificate defined in Appendix 1 to Annex III to that Regulation.

2) For volume-oriented trailers, the efficiency ratio – m3-kilometre based, where indicated at position 49.11.3 of the certificate of conformity of vehicles defined in the Appendix to Annex VIII to Commission Implementing Regulation (EU) 2020/683 or at position 49.11.3 of the individual vehicle approval certificate defined in Appendix 1 to Annex III to that Regulation.

The volume orientation of the vehicle is indicated at position 49.10 of the certificate of conformity defined in the Appendix to Annex VIII to Commission Implementing Regulation (EU) 2020/683 or at position 49.10 of the individual vehicle approval certificate defined in Appendix 1 to Annex III to that Regulation.

*1 Commission Implementing Regulation (EU) 2020/683 of 15 April 2020 implementing Regulation (EU) 2018/858 of the European Parliament and of the Council with regards to the administrative requirements for the approval and market surveillance of motor vehicles and their trailers, and of systems, components and separate technical units intended for such vehicles (OJ L 163, 26.5.2020, p. 1)

Södertälje 18/8 2023

Jan Linder och Maria Söderman
Technical Advisors
Sustainability Analysis, Research & Development
Scania CV AB