

Stockholm 2014-12-01

Miljödepartementet  
Klimatenheten

E-post: [m.registrator@regeringskansliet.se](mailto:m.registrator@regeringskansliet.se)

Kopia: [martin.larsson@regeringskansliet.se](mailto:martin.larsson@regeringskansliet.se)

**Miljödepartementets dnr M2014/1488/KI**

## **Svar på remiss av Transportstyrelsens utredning avseende eventuellt nationellt krav på partikelfilter i stora arbetsmaskiner**

SveMin är nationell branschförening för gruvor, mineral- och metallproducenter i Sverige. Antalet medlemsföretag uppgår till ett 50-tal. Medlemsverksamheterna förekommer i hela landet, varav gruvorna huvudsakligen är lokaliserade till norra Sverige och Bergslagen.

### **SveMins synpunkter**

#### **1. Sammanfattning**

**SveMin avstyrker Transportstyrelsens förslag i sin helhet.**

SveMin anser att det, med det begränsade antalet fordon som är aktuella för förslaget, inte är rimligt att kräva att användarna bekostar utvecklingen av filter- eller maskinlösningar för att uppfylla nationella krav som troligen kommer att ersättas av helt andra krav inom en snar framtid.

SveMin anser att den föreslagna modellen, oavsett om alternativ 1 eller alternativ 2 skulle väljas, riskerar att strida mot EUs grundläggande princip om fri rörlighet. Transportstyrelsen har inte redovisat tillräckliga analyser av de miljö- och hälsomässiga fördelarna av förslaget för att motivera tillämpning av undantagsbestämmelsen i artikel 36 i EUF-fördraget. Dessutom riskerar de åtgärder som föreslås och som nästan uteslutande kommer att träffa svenska gruvföretag att bli överspelade inom några år om den föreslagna EU-förordningen om krav för utsläppsgränser och typgodkännande för förbränningsmotorer i mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg träder i kraft.

SveMin anser att Transportstyrelsens förslag inte har grundats en fullständig analys av varken vilka miljöeffekter som förslaget leder till, eller vilka samhällsekonomiska konsekvenser det kommer att få för enskilda företag och för gruvindustrin som bransch.

## 2. Generella kommentarer

SveMin är positiv till teknikutveckling som leder till minskad miljöbelastning i form av bland annat utsläpp till luft. När detta genomförs i form av tvingande regelverk är det dock mycket viktigt att reglerna görs teknikneutrala och inte begränsar utveckling av olika metoder att uppnå samma effekt. Det är också viktigt att kraven är genomtänkta så att den miljönytta som uppnås verkligen motiveras av kostnaderna för att leva upp till reglerna.

SveMin konstaterar att det inte finns någon teknisk lösning på marknaden, varken nya motorer eller partikelfilter, som klarar de föreslagna utsläppsnivåerna för maskiner i drift. SveMin anser att det, med det begränsade antalet fordon som är aktuella för förslaget, inte är rimligt att kräva att användarna bekostar utvecklingen av filter- eller maskinlösningar för att följa nationella krav som troligen kommer att ersättas av helt andra krav inom en snar framtid.

## 3. Specifika kommentarer på innehållet i Transportstyrelsens utredning

### 3.1 Förslaget kan strida mot principen om fri rörlighet

SveMin anser att den föreslagna modellen, oavsett om alternativ 1 eller alternativ 2 skulle väljas, riskerar att strida mot EUs grundläggande princip om fri rörlighet. Trots att kraven kommer att gälla för alla stora maskiner kommer det i praktiken enbart att vara de maskinleverantörer som har sålt maskinerna som omfattas av kravet som kommer att kunna leverera filter och/eller motorer som uppfyller reglerna. Andra maskinleverantörer kommer sannolikt inte att varken kunna eller vilja konkurrera med dessa leverantörer eftersom kostnaderna och osäkerheterna att efterkomma den nationella lagstiftningen, jämfört med de EU-krav som sannolikt är att vänta inom en snar framtid, blir för stora. Transportstyrelsen konstaterar (sid. 35) att det inte förväntas någon import av sådana arbetsmaskiner som omfattas av förslaget från medlemsstater inom den närmsta framtiden. Vad Transportstyrelsen grundar detta antagande på framgår inte. Däremot kan konstateras att om det nationella regelverket införs så lär Transportstyrelsen få rätt.

SveMin ifrågasätter Transportstyrelsens bedömning att det föreslagna nationella regelverket omfattas av artikel 36 i EUF-fördraget, det vill säga att bestämmelserna är tillåtna även om de begränsar den fria rörligheten med hänvisning till intresset att bland annat skydda människors hälsa. Användande av partikelfilter för att uppnå emissionskraven kommer till exempel att leda till högre dieselförbrukning med ökad mängd avgaser som följd. Transportstyrelsen har inte presenterat någon egentlig analys av förslagets betydelse och konsekvenser för miljön och människors hälsa. Det är därför oklart vilka miljö- och hälsoeffekter som kraven kommer att leda till. Redan osäkerheten om hur stora utsläppen av sot egentligen är (enligt remissunderlaget uppskattningsvis mellan 52 och 141 ton årligen) gör att de av Transportstyrelsen antagna miljö- och hälsofördelarna måste ifrågasättas.

### 3.2 Förslaget saknar analys av hur det kommer att drabba berörda företag och gruvindustrin som bransch

Transportstyrelsen drar slutsatsen (sid. 30) att *"Det faktum att det införs ett nationellt krav innebär att de svenska företagen får en kostnad som andra företag inte har. I detta fall bedöms dock inte företagets konkurrenskraft minska till följd av kraven eftersom det handlar om stora företag inom gruvindustrin där kostnaden i förhållande till företagets omsättning ändå är liten."*

SveMin anser att Transportstyrelsens slutsats är både ensidig och grovt förenklad och att den inte kan få ligga till grund för någon bedömning av de samhällsekonomiska konsekvenserna av förslaget.

Vad förslaget de facto innebär är krav på införande av teknik som i dagsläget inte finns, som i praktiken bara åläggs en bransch och detta till en kostnad som inte går att förutse och med en miljönytta som kan ifrågasättas eftersom dagens utsläppsnivåer inte har kunnat fastställas med större säkerhet än inom ett intervall på nära två tredjedelar av de maximalt uppskattade utsläppen. Enbart detta utgör enligt SveMin skäl till att avstyrka förslaget.

### 3.3 Förslaget i förhållande till kommande EU-regler

EU-kommissionen har presenterat ett förslag till förordning om krav för utsläppsgränser och typgodkännande för förbränningsmotorer i mobila maskiner som inte är avsedda att användas för transporter på väg (2014/0268 (COD), Bryssel 2014-09-25, COM(2014) 581 final). Den föreslagna förordningen är avsedd att tillämpas på den typ av motorer som Transportstyrelsens förslag till nationella regler gäller för. Förordningen ska enligt förslaget tillämpas från och med den 1 januari 2017 och genom den valda föreskriftsformen blir reglerna direkt tillämpliga i medlemsstaterna.

Som skäl för förordningen anges bland annat att den kommer att införa nya utsläppsgränser som återspeglar den tekniska utvecklingen, att utvidga omfattningen i syfte att öka harmoniseringen på marknaden (både inom EU och internationellt) och att förslaget stämmer med 2012 års uppdatering av industripolitiken. Förordningen antas också bli ett viktigt bidrag till den tekniska harmoniseringen inom ramen för handelsförhandlingarna mellan EU och USA (TTIP).

En viktig skillnad och utgångspunkt mellan de två regelförslagen är att EU-förordningen utgår från att det är tillverkarna som ska se till att deras maskiner är tillverkade och godkända enligt de föreskrivna kraven. Transportstyrelsens förslag riktas istället mot användarna av stora maskiner. SveMin anser att detta är fel väg att gå. Användarna har inte möjlighet att på egen hand se till att kraven uppfylls, utan är helt beroende av att tillverkarna levererar den teknik som föreskrivs för att kraven ska uppfyllas. Det senare förslaget kommer med stor sannolikhet att bli mycket dyrare för användarna, dvs. gruvföretagen. Som påpekats ovan är miljövinster av förslaget inte tillräcklig utredda.

SveMin konstaterar att EU-förordningen troligen kommer att träda ikraft inom en snar fram tid och att det finns stora skillnader mellan Transportstyrelsens förslag och EU-förordningen. SveMin befärar att Transportstyrelsens förslag kommer att leda till krav som blir temporära och som kommer att ändras i grunden när EU-regelverket börjar tillämpas. Detta på bekostnad av de svenska gruvföretagen. SveMin avstyrker därför förslaget.

### 3.4 Förslaget riskerar att införa nationella regler och teknik som blir obsoleta inom kort

SveMin anser att det vore direkt olämpligt att Sverige inför ett nationellt regelverk strax innan det införs ett gemensamt EU-regelverk. Möjligheterna att, som Transportstyrelsen gör gällande (sid. 24), erfarenheterna från införandet av svenska regler skulle kunna bidra till utvecklingen av kraven inom EU framstår som så små och tveksamma att detta inte motiverar införandet av ett i praktiken tillfälligt svenskt regelverk. Erfarenheterna från de svenska reglernas tillämpning lär inte ha någon som helst avgörande betydelse för varken utformningen av EU-reglerna eller den internationella teknikutvecklingen på området.

SveMin, genom

Anders Lundkvist, gm. Kerstin Brinnen e.o.  
Anders Lundkvist, ansvarig yttre miljö och energi

  
Kerstin Brinnen, branschjurist

