

Gröna Bilister
Box 7070
103 87 STOCKHOLM

Remissvar
M2017/02992/KI
29 januari 2018

Miljö- och energidepartementet
Klimatenheten, Nationellt
Martin Larsson

Skickat per e-post till:
m.registrator@regeringskansliet.se

Remissvar från Gröna Bilister gällande:

EU-kommissionens förslag till nya CO2-krav för lätta fordon KOM(2017) 676

Gröna Bilister är en ideell förening som vill påskynda omställningen till en grön bilism som är anpassad till planetens gränser, till städers dyrbara utrymmen och till landsbygdens behov. Gröna Bilister är teknikneutrala och företräder inget intresse när det gäller fordon, drivmedel eller val av mobilitetslösningar.

Gröna Bilister är tacksamma för möjligheten att ge synpunkter på EU-kommissionens förslag KOM(2017) 676 på en förordning om krav på minskande CO2-utsläpp från nya personbilar och lätta nyttofordon. Denna förordning är tänkt att ersätta förordningarna EG nr 443/2009 och EG nr 510/2011 som ställde sådana krav fram till åren 2020 respektive 2021. Förslaget innebär också förändringar av EU:s förordning EG nr 715/2007 om typgodkännande av nya motorfordon.

Gröna Bilister bistår gärna regeringen med fler synpunkter i det fortsatta arbetet för att uppnå ett fossilfritt, hållbart transportsystem.

Sammanfattning

- Gröna Bilister stöder grundtankarna i EU-kommissionens förslag. För att återupprätta det sargade förtroendet för certifierade värden på CO₂-utsläpp och drivmedelsförbrukning är det mycket bra att kommissionen följer upp om den nya körcykeln WLTP motsvarar verklig körning. Det är också bra att oberoende stickprovstester görs för att undersöka om de utsläppsvärden tillverkarna själva tar fram stämmer.
- Gröna Bilister föreslår att målen för minskade CO₂-utsläpp ur avgasröret från nya personbilar och lätta nyttofordon inom EU skärps något jämfört med kommissionens förslag. År 2025 bör CO₂-utsläppen i genomsnitt ha minskat med minst 20 procent jämfört med 2020 år nivå, och år 2030 bör de ha minskat med minst 40 %.
- Det liggande förslaget kommer att medföra en omfattande satsning från fordonstillverkarnas sida på elektrifiering och energieffektivisering. Det kommer dock inte att påskynda övergången från fossila bränslen till förnybara. Därför måste förslaget kompletteras med krav på att alla fordon utrustade med förbränningsmotor ska typgodkännas för ett alternativt drivmedel, även laddhybrider. Ett sådant krav skulle inte medföra några svårigheter för tillverkarna eftersom små eller inga ingrepp behövs i en bensin- eller dieselbil för att den ska kunna köras på etanol E85 eller förnybar diesel HVO.

EU-kommissionens förslag

Nya personbilar inom EU ska enligt gällande föreskrifter i genomsnitt släppa ut högst 95 g CO₂/km ur avgasröret år 2020, och nya lätta nyttofordon ska släppa ut högst 147 g CO₂/km. Enligt EU-kommissionens förslag till nya föreskrifter ska dessa utsläpp minska med ytterligare minst 15 procent till år 2025 och med minst 30 procent till år 2030.

Utsläppsmålen uttrycks i procent snarare än i absoluta tal eftersom den nya körcykeln WLTP används för att fastställa utsläppsvärden från och med år 2021, medan de nuvarande målen gäller utsläppsvärden fastställda med den utgående körcykeln NEDC.

Enskilda tillverkare ska minska sina utsläpp enligt en kurva som beror på den genomsnittliga vikten hos deras nya fordon. Tillverkarna kan gå samman i pooler för att uppfylla kraven.

EU-kommissionen ska kontinuerligt övervaka och utvärdera om de certifierade utsläppsvärdena och förbrukningssiffrorna som fastställts enligt den nya körcykeln WLTP motsvarar verklig körning, och de ska informera allmänheten om sina slutsatser. De myndigheter som ansvarar för typgodkännanden ska också genom stickprovstester undersöka om de certifierade värden som tillverkarna fastställer verkligen stämmer.

För att avgöra om det redan fastställda kravet för år 2020 är uppfyllt föreslås att en fordonstillverkare endast behöver ta hänsyn till 95 % av de producerade fordonen vid beräkningen av det genomsnittliga CO₂-utsläppet. Från och med år 2021 måste dock tillverkaren räkna in alla producerade fordon när det ska avgöras om de nya kraven uppfylls. De första åren efter år 2020 sker en viss dubbelräkning av fordon vars CO₂-utsläpp understiger 50 g/km när det genomsnittliga CO₂-utsläppet ska beräknas. Denna dubbelräkning föreslås upphöra helt år 2023.

Fordonstillverkare som introducerar innovativ teknologi med avsikt att minska fordonens klimat- och miljöpåverkan kan få en rabatt på 7 g/km när deras genomsnittliga CO₂-utsläpp ska beräknas.

Gröna Bilisters synpunkter

Gröna Bilister stöder grundtankarna i EU-kommissionens förslag. Kraven på utsläppsminskningar bör dock skärpas till 20 procent år 2025 och 40 procent år 2030 jämfört med 2020 års nivå. EU-kommissionen har i förarbetet till liggande förslag övervägt krav på denna högre nivå. De får därmed anses rimliga men tuffa.

Det liggande förslaget kommer inte att påskynda övergången från fossila bränslen till förnybara. Därför måste det kompletteras med krav i EU-förordning på att alla fordon utrustade med förbränningsmotor (även laddhybrider) ska vara typgodkända för åtminstone ett kommersiellt tillgängligt alternativt drivmedel. Dessa drivmedel definieras i EU-direktivet om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel (2014/94/EU).

När det gäller alternativa drivmedel i form av biodrivmedel bör reglerna tillåta att fordonet är typgodkänt för ett drivmedel som innehåller en låg andel fossil råvara. Till exempel bör regelverket acceptera typgodkännande för etanol E85, trots att detta drivmedel kan innehålla upp till 25 procent fossil bensin.

Ett sådant krav skulle inte medföra några svårigheter för tillverkarna eftersom små eller inga ingrepp behövs i en bensin- eller diesebil för att den ska kunna köras på etanol E85 eller förnybar diesel HVO. Därför rekommenderar Gröna Bilister att kravs ställs på att minst 70 procent av alla fordon med förbränningsmotor är typgodkända för ett alternativt drivmedel redan år 2022. År 2025 bör kravet gälla samtliga sådana fordon, inklusive laddhybrider.

Gröna Bilister är positiva till förslaget att fordonstillverkare kan gå samman i pooler för att gemensamt uppfylla kraven på minskande CO₂-utsläpp. För att göra det ännu mer lockande för tillverkarna att samarbeta kan systemet utvidgas till regelrätt utsläppshandel.

Det är mycket bra att den nya körcykeln WLTP ligger till grund för utsläppskraven. Förtroendet för den tidigare körcykeln NEDC sjönk till botten när skillnaderna mellan certifierade och verkliga utsläpp ökade till över 30 %. Detta urholkade också effekten av EU:s mål för minskande koldioxidutsläpp. För att återupprätta förtroendet för de certifierade utsläppsvärdena och för EU:s utsläppsmål är det

också mycket bra att EU följer upp om körcykeln WLTP motsvarar realistisk körning, och genom oberoende tester kontrollerar att de certifierade värden tillverkarna tar fram stämmer.

Oavsett körcykel speglar inte utsläppet ur avgasröret fordonets verkliga klimatpåverkan. Det ger dock en god bild av fordonets energieffektivitet. De föreslagna kraven innebär i praktiken att tillverkarna måste producera mycket snålare fordon, och att 30-50 procent av deras fordon måste vara laddbara år 2030.

För att få till stånd krav som bättre speglar den verkliga klimatpåverkan vid körning övervägde EU-kommissionen ifall de nya utsläppskraven skulle uttryckas som utsläpp av klimatpåverkande gaser under drivmedlets hela livscykel (WTW), snarare än som CO₂-utsläpp ur avgasröret (TTW). Gröna Bilister menar att EU väljer rätt väg när de även fortsättningsvis utgår från CO₂-utsläppen ur avgasröret. Att formulera krav utifrån klimatpåverkan WTW skulle bli fladdrigt och diffust eftersom denna beror på hur drivmedlen tillverkas, och på vilket drivmedel föraren väljer att tanka. Tillverkarna skulle då kunna uppfylla kraven enbart genom att låta typgodkänna sina fordon för biodrivmedel, till exempel förnybar diesel HVO.

Biodrivmedel måste gynnas av EU. Men utsläppskrav som utgår från klimatpåverkan WTW kan uppfyllas *antingen* genom elektrifiering/energieffektivisering, *eller* genom satsning på biodrivmedel. EU:s föreskrifter måste istället formuleras på ett sådant sätt att tillverkarna *både* måste elektrifiera /energieffektivisera *och* satsa på biodrivmedel.

Det är med utgångspunkt i denna tankegång som Gröna Bilister rekommenderar att EU kompletterar liggande förslag med ett krav på att alla personbilar och lätta nyttofordon ska vara typgodkända för ett alternativt drivmedel senast år 2025.

För Gröna Bilister

Johanna Grant, ordförande
Per Östborn, styrelseledamot