

Miljödepartementet
Klimatenheten

Diariennr. M2022/02378

Remissvar gällande Europeiska kommissionens förslag till EU-förordning om utsläpp av luftföroreningar från vägfordon och batteriers hållbarhet

Drivkraft Sverige är branschorganisationen för bränsle- och drivmedelsbranschen. Våra medlemsföretag erbjuder hållbar mobilitet och ser till att det finns bränsle och drivmedel för hållbara resor och transporter i hela landet. Drivkraft Sverige står bakom de svenska klimatmålen och målet att EU ska nå netto-noll senast 2045.

Drivkraft Sverige har getts möjlighet att till Miljödepartementet inkomma med synpunkter på ovan nämnda förslag.

Bakgrund

Förslaget syftar till att minska utsläppen av emissioner samtidigt som ambitionen enligt kommissionen är att förenkla regelverket.

Några viktiga förslag till förändringar av regelverket:

- Dagens två separata rättsakter för personbilar och lätta lastbilar (Euro 6, EU-förordning 715/2007) och tunga lastbilar och bussar (EU VI, EU-förordning 595/2009) ersätts av en förordning för Euro 7. Detta för att, enligt kommissionen, säkerställa ett enhetligt regelverk för lätta och tunga fordon.
- Hårdare utsläppskrav för avgasemissioner införs.
- Man gör ingen skillnad på emissionsgränsvärden för diesel och bensin.
- Konformitetsfaktorn vid mätning av avgasemissioner vid verklig körning (RDE) sänks till 1,0 från 1,43.
- Krav på däckslitage införs.
- Krav på utsläpp av partiklar från bromsslitage införs.
- Krav på hållbarhet för batterier till elbilar och laddhybrider införs.

Drivkraft Sveriges synpunkter

Drivkraft Sverige delar inte kommissionens syn på att förslaget förenklar regelverket. Nya och kraftigt förändrade testprocedurer i Euro 7 leder istället till ett mer komplicerat regelverk

- Förslaget kommer att innebära stora utmaningar och tillkommande kostnader för fordonstillverkarna som i slutändan kommer att belasta kunden.

- Stora resurser måste tas i anspråk från fordonstillverkarna för att utveckla produkter som klarar det nya regelverket.
- Förslaget kommer att fortsatt kräva mycket arbete innan alla detaljregleringar är klara.
- Införandetiderna är därmed orealistiska och alldeles för korta. Längre införandetider behövs.

Drivkraft Sveriges slutsatser

För att nå de mycket tuffa klimatmålen i EU och de olika medlemsstaterna är det viktigt att transportsektorn fortsätter arbetet med ökad energieffektivisering, ökad andel biodrivmedel och fortsatt elektrifiering. Alla lösningar kommer att behövas för att nå målen inom transportsektorn på kort men även på längre sikt.

Drivkraft Sverige delar kommissionens uppfattning att framförallt tunga fordon med förbränningsmotorer, trots den succesiva övergången till elektrifiering, kommer att finnas på plats under överskådlig framtid och att det finns ett behov av att fortsätta förbättra luftkvaliteten. Det är dock viktigt att utgå ifrån just luftkvalitetsmålen och ta hänsyn till effekterna från den pågående elektrifieringen och de Euro 6/VI fordon som just nu sätts på marknaden och ersätter äldre fordon med betydligt högre emissioner när man utformar regelverket för Euro 7.

Det finns annars en risk att försäljningen av förbränningsmotorer bromsar in radikalt om emissionskraven blir onödigt hårda på grund av ökade kostnader och som i slutändan drabbar kunden. Det kommer att medföra att förnygringen av fordonsflottan stannar av och att luftkvaliteten ej förbättras i den takt som annars skulle ske.

Dessutom kan alla nya tunga fordon med dieselmotorer och en betydande andel av nya personbilar och lätta lastbilar med dieselmotorer köras på rena biodrivmedel (framförallt HVO100). Något som innebär en stor möjlighet för att vi ska nå de tuffa klimatmålen på kortare och medellång sikt. Det försvåras om förnygringen av fordonsflottan avstannar.

Stockholm den 6 mars 2023

Drivkraft Sverige

Anders Norén
Hållbarhetschef