

Miljödepartementet (Klimat- och näringslivsdepartementet)

Angående förslag till EU-förordning om utsläpp av luftföroreningar från vägfordon och batteriers hållbarhet (Euro 7/VII)

Mobility Sweden har tagit del av rubricerad remiss och lämnar i det följande våra synpunkter.

Sammanfattning

Mobility Sweden anser att nuvarande emissionslagstiftning enligt Euro 6/VI har varit, och fortfarande är, ett viktigt verktyg i syfte att reducera emissionerna från vägtrafik. Med hänsyn till den teknikutveckling som har skett sedan Euro 6/VI introducerades anser vi att det emellertid kan finnas anledning att uppdatera emissionslagstiftningen, i vissa delar. Kommissionens förslag är dock allt för långtgående och ambitiöst både vad gäller föreslagna utsläppsgränsvärden och hållbarhetskrav samtidigt som föreslagen tidplan är orealistisk.

Förslaget, i dess nuvarande utformning, riskerar i hög grad att skapa målkonflikter i arbetet med att möta kraven på utsläppsfria lätta fordon från 2035, liksom att reducera CO₂-utsläppen från tunga fordon. Parallellt med förslaget till Euro 7/VII presenterade kommissionen den 13 februari 2023 även sitt förslag till nya mål för CO₂-utsläpp för tunga fordon fr.o.m. 2030. De bägge förslagen åskådliggör tillsammans de unikt stora uppgifter som läggs på fordonsindustrin, samtidigt som fordonsindustrins resurser är begränsade. Kommissionens förslag till Euro 7/VII skulle i nuvarande form leda till ett behov av att allokeras stora resurser i syfte att reducera utsläpp till närmiljön. Detta riskerar att försvåra arbetet med att minska fordonens klimatavtryck, i synnerhet vad gäller tunga fordon.

Med det föreslagna införandet av emissionskrav på däck och bromsar, införandet av hållbarhetskrav på batterier och bättre möjligheter till kontroll av utsläpp från verklig körning skulle Euro 7/VII fylla en viktig funktion även med bibehållna utsläppsgränsvärden för de idag reglerade emissionerna. Föreslagna gränsvärden för emissioner från avgasrör är ur ett större perspektiv inte relevanta.

Förslagen till hållbarhetskrav på nya fordon är i förhållande till Euro 6/VI inte att betrakta som rimliga. Förslaget i nuvarande form riskerar att bygga in problem och kostnader i den framtida tillämpningen. Tiden för hur länge typgodkännandekraven för utsläpp kan uppfyllas ligger till stor del helt utanför fordonstillverkarnas kontroll och beror av en rad parametrar. Många av dessa parametrar har tillverkarna inte någon rådighet över, samtidigt som det i första hand är slutanvändarna som riskerar att bli lidande.

Mobility Sweden anser att kommissionens förslag till tidplan för förslagens genomförande är orealistisk. Tillämpningen av föreslagen förordning bör senareläggas minst tre år efter det att samtliga delar i den nya lagstiftningen är beslutade och då endast avse nya typer. Tillämpningen för alla registreringar bör enligt sedvanlig praxis ligga ytterligare ett år senare. Motsvarande förskjutning i tid bör även införas för tunga fordon liksom för små- och ultrasmå serier. Vad gäller möjligheten att ansöka om slutserier enligt förordning (EU) 2018/858 vill vi

understryka vikten av att denna möjlighet kvarstår enligt nuvarande ordning vid tillämpningen av den framtida emissionslagstiftningen.

Generella synpunkter

Mobility Sweden anser att de tre specifika målen med Euro 7/VII i sig är bra. De tre specifika målen är:

- att minska komplexiteten i de nuvarande Euro-utsläppsnormerna,
- att tillhandahålla aktuella gränsvärden för alla relevanta luftföreningar,
- att förbättra kontrollen av utsläpp vid verklig körning.

Genom att ersätta de nuvarande förordningarna 715/2007 och 595/2009 med en sammanhållen förordning, vilken reglerar utsläppsnormer för såväl lätta som tunga fordon, skapas bättre förutsättningar för att minska komplexiteten i emissionslagstiftningen. Mobility Sweden anser därför att denna ansats i grunden är bra.

Däremot anser vi att ambitionsnivån i fråga om nya utsläppsgränsvärden för emissioner från avgasrör är för hög. Det är viktigt att beakta att gränsvärden för utsläpp från avgasrör endast utgör en del av det övergripande målet med Euro 7/VII. De stora värden som följer av en ny emissionslagstiftning kan därför behållas även med gränsvärden från avgasrör på nuvarande nivå. Det står helt klart att Euro 6/VI sedan ikraftträdandet har fyllt sitt syfte väl. Från ikraftträdandet och fram till 2020 har, enligt kommissionen, kväveoxidutsläppen på EU:s vägar minskat med 22 % för personbilar och skåpbilar och med 36 % för lastbilar och bussar. Utsläppen av partiklar från avgaser på EU:s vägar har minskat med 28 % för personbilar och skåpbilar och med 14 % för lastbilar och bussar. Intressant i sammanhanget är att även med fortsatt tillämpning av Euro 6/VI skulle man uppnå betydande emissionsminskningar fram till 2035 (<https://unece.org/sites/default/files/2023-01/GRPE-87-37r1e.pdf>).

Det är nu viktigt att så långt som möjligt undvika suboptimering och målkonflikter vid införandet av den nya emissionslagstiftningen. Fordonsindustrin inom EU avsätter för närvarande stora resurser i syfte att kunna möta kravet på emissionsfria lätta fordon från 2035, liksom att reducera CO₂-emissioner från tunga fordon. Med en väl avvägd utformning av Euro 7/VII ökar möjligheterna för industrin att lyckas med detta, samtidigt som den nya emissionslagstiftningen kan bidra till att minska de lokala luftföreningarna. Införandet av gränsvärden för emissioner från bromsar kan sannolikt spela en viktig roll även med oförändrade gränsvärden för emissioner från avgasrör – inte minst då andelen fordon med förbränningsmotor successivt minskar.

Mobility Sweden ställer sig dock frågande till förslaget om införande av gränsvärden för emissioner från däck. Enligt vad Mobility Sweden erfar finns det ännu inte någon standardiserad metod för att fastställa emissioner från däck, varför det heller inte bör vara rimligt att ställa några motsvarande krav. Om kommissionen är mån om att minska komplexiteten i emissionslagstiftningen bör man i stället plocka bort emissionskraven på däck till dess att det går att fastställa rimliga gränsvärden som dessutom går att verifiera.

Det är också viktigt att säkerställa att eventuellt skärpta, liksom tillkommande, gränsvärden för emissioner inte indirekt får en negativ inverkan på trafiksäkerheten. Som exempel fyller lätta fordon med fyrhjulsdraft och tunga fordon med flera drivande axlar viktiga funktioner i de delar av EU som under normala förhållanden har vinterväglag under delar av året. Tekniken bidrar till ökad trafiksäkerhet, samtidigt som emissioner från avgasrör och bromsar normalt sett blir högre jämfört med emissioner från fordon utan denna teknik. I fråga om emissioner från avgasrör är det också viktigt att säkerställa att valda gränsvärden inte motverkar en ökad användning av biodrivmedel som t.ex. HVO.

Teknikutvecklingen har sedan ikraftträdandet av Euro 6/VI varit snabb. Genom att låta den nya emissionslagstiftningen ta sin utgångspunkt i bäst tillgängliga teknik öppnas nya möjligheter till övervakning av utsläpp från verklig körning. Dessa möjligheter ska givetvis tillvaratas för att kunna säkerställa efterlevnad av fordons typgodkännandekrav, vilket är viktigt oavsett fordonens drivlina. Tidsrymden för hur länge ett fordons uppmätta emissioner ska förväntas uppfylla typgodkännandekraven måste dock vara rimlig.

Eftersom laddbara fordon utgör en snabbt växande andel av nyregistreringarna inom EU, anser Mobility Sweden att det är bra med tydliga krav på batteriers hållbarhet. Detta kommer sannolikt att bidra till större förtroende hos slutanvändare och skapa bättre förutsättningar för en väl fungerande eftermarknad för laddbara fordon.

Synpunkter på föreslagna artiklar

Artikel 2

Genom utformningen av artikel 2 minskar förvisso komplexiteten betydligt jämfört med motsvarande skrivningar i förordningarna 715/2007 och 595/2009. Mobility Sweden befarar dock att detta sker på bekostnad av nuvarande möjlighet att erhålla tungt emissionsgodkännande för N1 med referensvikt över 2610 kg. Denna möjlighet är värdefull då de allra tyngsta lätta lastbilarna fyller viktiga funktioner i samhället – inte minst då de kan framföras av förare med B-körkort. Det blir sannolikt svårt att uppfylla emissionskraven för lätta fordon enligt WLTP för många av dessa fordon. Det finns en risk att de tyngsta N1 istället måste konstrueras som N2 och därmed inte längre blir tillgängliga för förare med endast B-körkort.

Artikel 4, punkt 2

Av skrivningarna framgår att fordon ska konstrueras så att de uppfyller de utsläppsgränser som anges i bilaga I, liksom att de värden som anges i intyget om överensstämmelse och i typgodkännandedokumentationen iaktas under fordonets hela livslängd enligt tabell 1 i bilaga IV.

Av tabell 1 i bilaga IV framgår att kraven på livslängd för fordon, motorer och ersättande utsläppsbegränsande anordningar i praktiken är dubbelt så hårda som kraven enligt Euro 6/VI. Mobility Sweden ser en stor risk för att dessa krav kommer att skapa framtida problem för flera parter. Huruvida utsläppen från verklig körning uppfyller typgodkännandekraven beror på en rad parametrar, varav många ligger bortom tillverkarens kontroll. En fordonsägare, vars fordon inte längre uppfyller typgodkännandekraven blir lidande oavsett om det är ägaren själv eller tidigare ägare som orsakat problemet.

Artikel 5, punkt 1-5

Artikeln innehåller en rad olika beteckningar på undergrupper av fordon inom ramen för Euro 7. Mobility Sweden ifrågasätter värdet av detta och anser att det inte bidrar till att minska komplexiteten i regleringen. Att redan från start införa en differentiering inom gruppen Euro 7-fordon riskerar att skapa förvirring hos slutanvändarna i kombination med ett upplevt behov av exempelvis Euro7+-fordon och/eller Euro7A-fordon, endast av den anledning att beteckningarna existerar. Mobility Sweden anser fordon som uppfyller kraven enligt en balanserad version av Euro 7/VII i sig bör kunna betraktas som så pass rena att ytterligare undergrupper tills vidare är överflödiga.

Artikel 5, punkt 6

Av texten framgår att typgodkännandemyndigheten, på tillverkarens begäran, för N2-fordon med en totalvikt på mellan 3,5 och 4,0 ton som härrör från en N1-fordonsstyp får bevilja ett typgodkännande avseende utsläpp för N1-fordonsstyp. Sådana fordon ska betecknas som "Euro 7ext-fordon".

Artikeln bör kompletteras med en ny punkt som ger typgodkännandemyndigheten motsvarande möjlighet att bevilja N1 med referensvikt mellan 2610 och 2840 kg ett typgodkännande avseende utsläpp för N2-fordonstyp. Detta skulle kunna lösa det problem som lyfts fram i synpunkterna avseende artikel 2.

Artikel 6, punkt 1-2

Som tidigare framförts i synpunkterna avseende artikel 4 är det mycket viktigt att hållbarhetskraven är rimliga ur såväl ett tillverkar- som ur ett slutanvändarperspektiv. Allt för rigorösa hållbarhetskrav riskerar att bygga in framtida problem och kostnader som inte är till gagn för någon part.

Artikel 7, punkt 4

Mobility Sweden ifrågasätter nyttan av att tillverkarna ska utfärda ett miljöfordonspass för varje fordon och överlämna passet till fordonets köpare tillsammans med fordonet. Passet föreslås tas fram genom att hämta relevanta uppgifter från olika källor, t.ex. intyget om överensstämmelse och typgodkännandedokumentationen. Om ett lätt fordon är typgodkänt enligt Euro 7 så framgår detta av fordonets CoC, som från 2026 förväntas vara elektroniskt. Att introducera en ny produkt i form av ett fysiskt miljöfordonspass bör inte tillföra något väsentligt vare sig för tillverkare eller köpare, annat än överlappande information, ökad administration och därtill ökade kostnader.

Artikel 9, punkt 1

Enligt förslaget kring etappvis färdigställda fordon ska tillverkarna av den andra etappen eller efterföljande etapper vara ansvariga för typgodkännandet avseende utsläpp om de ändrar någon del av fordonet som enligt de uppgifter som tillhandahållits av tillverkarna av den föregående etappen kan påverka utsläppen eller batteriets hållbarhet.

Det är mycket viktigt att beakta att alla former av påbyggnationer, i olika grad, inverkar på ett fordons emissioner. Påbyggnationens inverkan beror bl.a. på vilket luftmotstånd den ger upphov till, totalvikten och inte minst vilket användningsområde fordonet får genom påbyggnationen. Detta har direkt inverkan på *hur* fordonet körs. Stegvis färdigställda fordon passerar dessutom ofta många tillverkarsteg innan fordonet är helt färdigställt. Det är därför inte möjligt att peka ut en enskild tillverkare i något av tillverkningsstegen som ansvarig för det färdigställda fordonets emissioner.

Artikel 10, punkt 4

Enligt artikeln ska typgodkännandemyndigheter fr.o.m. den 1 juli 2025 förbjuda registrering, försäljning eller ibruktagande av nya fordon av kategorierna M1 och N1 om de inte uppfyller kraven enligt föreslagen förordning. Föreslagen tidpunkt ligger för nära i tid för att kunna betraktas som realistisk. Tillämpningen av föreslagen förordning bör senareläggas minst tre år, efter det att samtliga delar i den nya lagstiftningen är beslutade, och då endast avse nya typer. Tillämpningen för alla registreringar bör enligt sedvanlig praxis ligga ytterligare ett år senare. Motsvarande förskjutning i tid bör även införas för tunga fordon liksom för små- och ultrasmå serier. Vad gäller möjligheten att ansöka om slutserier enligt förordning (EU) 2018/858 vill vi understryka vikten av att denna möjlighet kvarstår enligt nuvarande ordning vid tillämpningen av den framtida emissionslagstiftningen.

Artikel 10, punkt 4

Enligt artikeln ska typgodkännandemyndigheter fr.o.m. den 1 juli 2027 förbjuda registrering, försäljning eller ibruktagande av nya fordon av kategorierna M2, M3, N2, N3, O3 och O4 om de inte uppfyller kraven enligt föreslagen förordning. För de tunga fordonen betraktar Mobility Sweden förslaget som än mer orealistiskt än för de lätta. Se vår kommentar ovan.

Artikel 11, punkt 1-2

Föreslagna datum i artikelns punkter 1-2 bör ändras enligt synpunkterna avseende artikel 10.

Artikel 18, punkt 1

I konsekvens med synpunkterna avseende artikel 10 och 11 anser Mobility Sweden att föreslaget datum i artikel 18 bör ändras i konsekvens med vår kommentar till artikel 10.

Artikel 18, punkt 2

I konsekvens med synpunkterna avseende artikel 10, 11 och 18.1 anser Mobility Sweden att föreslaget datum i artikel 18.2 bör ändras till ett datum som bättre avspeglar vad som är praktiskt möjligt.

Artikel 19

Föreslagna datum bör ändras i konsekvens med synpunkterna avseende artiklarna 10, 11 och 18.

Artikel 20

Föreslagna datum bör ändras i konsekvens med synpunkterna avseende artiklarna 10, 11, 18 och 19.

Vänliga hälsningar

Calle Beckvid,
Teknisk samordnare
Mobility Sweden