

REMISSYTTRANDE

M2022/02378

Till
Klimat-och näringslivsdepartementet

Remissvar rörande förslag till EU-förordning om utsläpp av luftföroreningar från vägfordon och batteriers hållbarhet

Svebio, Svenska Bioenergiföreningen, har beretts möjlighet att yttra sig över rubricerade förslag och vill framför följande.

Svebios synpunkter i sammanfattning

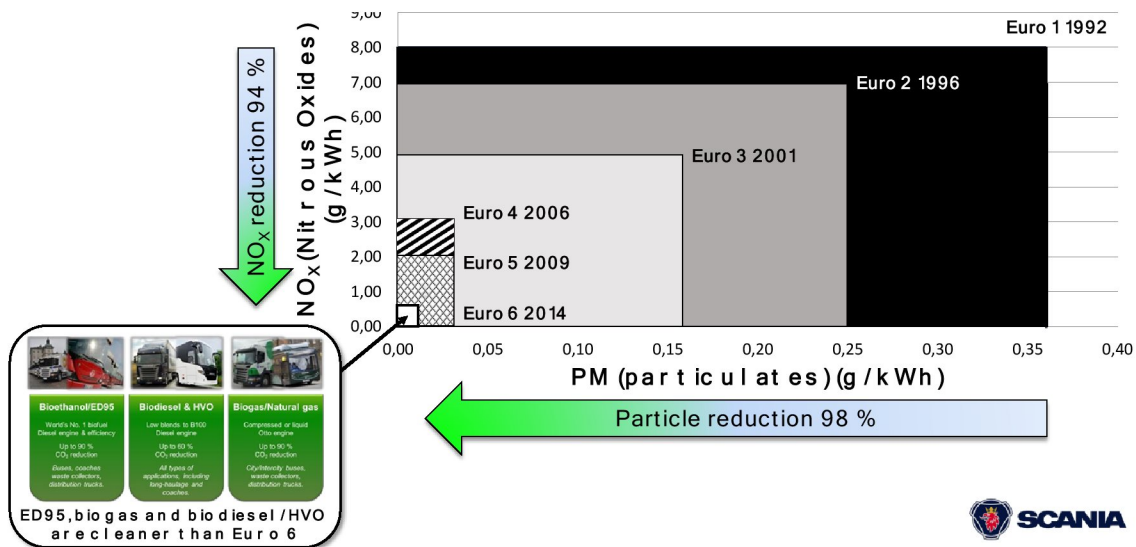
- . Förslaget om Euro7 bör inte genomföras enligt förslaget. Utsläppsreduktionen blir mycket liten och kraven leder till dyra utvecklingskostnader till liten klimat- och miljönytta.*
- . Fördyringen kan göra det närmast omöjligt att utveckla nästa generations bilar med förbränningsmotor i Europa, till skada för en kostnadseffektiv klimatpolitik och för europeisk bilindustri på världsmarknaden.*
- . Politiken bör istället inriktas på att få bort äldre dieseldrivna fordon med höga utsläpp och reducera partikelutsläppen från däck, asfalt och bromsar.*
- . Förslaget saknar klimatprofil genom att det inte adresserar fördelarna med bilar som kan drivas med biodrivmedel.*
- . Svebio varnar för EU:s ensidiga fokus på elektrifiering av transporter. Styrmedlen måste vara teknikneutrala och det är ställt utom allt tvivel att en kombination av elektrifiering och förnybara drivmedel i förbränningsmotorer ger den bästa och mest kostnadseffektiva klimatnyttan.*

Utsläppen via avgasröret från bilar har minskat mycket kraftigt genom en successiv skärpning av EU:s utsläppsnormer, från Euro1 1992 till Euro6 2014 - 2020 (se illustration nedan). Det gäller både personbilar och tunga fordon. Det har också lett till betydligt bättre luftkvalitet i våra städer och tätorter, vilket exempelvis belagts av mätningar av halter av luftföroreningar i gatumiljö av Stockholms miljöförvaltning. Minskningen av utsläppen sker fortgående i takt med att äldre fordon byts ut mot nya fordon. De stora minskningarna i miljöbelastning sker genom denna fortgående förnyelse av fordonsparken, medan ytterligare skärpningar av utsläppen från nya fordon nu är av marginell betydelse.

Bild:

Diagrammet visar de kraftiga reduktioner av utsläpp som skett genom de successiva skärpningarna från Euro1 till Euro6. Notera att användning av biodrivmedel förstärker reduktionen av utsläpp (bild från Scania).

Local emissions from Heavy Duty transport



Analys av SCB visar att idag kommer 95 procent av partikelutsläppen i vägtrafik från däck, bromsar, asfalt och vägslitage, medan mindre än 5 procent är partikelutsläpp från avgasrör. Att till höga kostnader ytterligare minska utsläppen från avgasrören kommer inte att märkbart förbättra luftkvalitén. Däremot kan partikelutsläppen från slitage av däck och asfalt öka påtagligt om fordonen blir tyngre, t ex genom allt fler rena elfordon och elhybrider med tunga batterier.

Ett ensidigt fokus på ytterligare reduktion av avgasutsläppen, från en redan mycket låg nivå, riskerar att slå ut miljövänligt bra bilar och lastbilar med förbränningsmotor. Det gäller inte minst fordon som drivs med biodrivmedel, där fordon och bränsle ger en välbelagd klimatnytta. I sammanhanget bör man också notera att EU inte gör skillnad på fossil och förnybar koldioxid.

Effekten av de extrema kraven på utsläppsreduktioner kan bli att den europeiska fordonsindustrin helt avstår från att utveckla nya fordon för förnybara biodrivmedel. Tillsammans med det förhastade beslutet att förbjuda försäljning av fordon med utsläpp från avgasröret från 2035 kommer det att leda till en avveckling av produktion och användning av biodrivmedel för vägtrafik. Det skapar nya beroenden och kostnader för EU:s länder, näringsliv och konsumenter. Istället för det nuvarande stora beroendet av importerade fossila drivmedel får man ett beroende av andra importerade råvaror, som litium, kobolt och sällsynta jordartsmetaller. En balanserad fordonspolitik som inkluderar biodrivmedel skapar istället ökad självförsörjning och ger jobb och utveckling i alla delar av Europa, särskilt i regioner med hög andel av sysselsättningen i jordbruk och skogsbruk.

Mot den här bakgrunden avråder Svebio från att nu gå vidare med Euro7 och istället fokusera politiken på åtgärder som innebär att äldre fordon, i äldre miljöklasser, kan fasa

ut. Euro6 ger mycket låga utsläpp och man kan låta det nuvarande regelverket gälla tills vidare. Utvecklingsresurser bör framför allt läggas på att reducera utsläpp från däck, asfalt och bromsar, som står för huvuddelen av partikelutsläppen.

Bilindustrin har framhållit att de nya kraven på extremt låga utsläppsnivåer kommer att låsa stora utvecklingsresurser som istället skulle kunna användas för utvecklingen av elfordon. Vi vill framhålla att detsamma gäller för fortsatt utveckling av biobränsle drivna fordon, inte minst tunga fordon, liksom utvecklingen av produktion av biodrivmedel. Klimatnyttan per investerad krona för forskning och utveckling blir mycket större än om stora resurser läggs på åtgärder för ytterligare marginella utsläppsreduktioner.

För den europeiska bilindustrin är det viktigt att beakta att elektrifiering inte är ett huvudalternativ i stora delar av världen, främst på grund av svagt utbyggt infrastruktur för el. Det gäller t ex Latinamerika, Afrika, Mellanöstern och stora delar av Asien. Här kommer biobränsle drivna fordon att vara huvudalternativet för att ersätta fossilbränsle drivna fordon. Dessa fordon måste också vara konkurrenskraftiga. I de flesta av dessa länder kommer egen produktion av biodrivmedel att vara ett huvudalternativ i klimatomställningen.

Svenska Bioenergiföreningen

Gustav Melin
Vd

Kjell Andersson
näringspolitisk chef