

Miljödepartementet
Box 2206
103 33 Stockholm

2020-01-06

Diarienummer: M2022/02378

Vår referens: Niklas Gustafsson, niklas.gustafsson@volvo.com

Yttrande över Förslag till EU-förordning om utsläpp av luftföroreningar från vägfordon och batteriers hållbarhet

Det är viktigt att det finns en sammanlänkad politisk hantering av regleringsförslagen ämnade för Europas fordonsindustri inom den Gröna Givens för att minska miljöpåverkan. Därför bör en samordning ske av förordningen för Euro7, CO2-lagstiftningen för tunga fordon och AFIR (Alternative Fuels Infrastructure Regulation).

Euro7 för tunga fordon

AB Volvo vill säkra en snabb utrullning av elektrifierade fordon för att främja både minskade CO2-utsläpp och bättre luftkvalitet. På det sättet kan vi bidra till EU:s klimatmål och Parisavtalet på bästa sätt. Det främjar också den industriella utvecklingen i Sverige där stora investeringar nu görs i fordonsteknik, batterifabriker och forskningscentrum för elektrifierade fordon.

Euro7, kommande reviderade CO2-standards för tunga fordon och AFIR-regelverket för laddinfrastruktur i EU måste därför ses som en helhet.

AB Volvo föreslår att Euro7 och det reviderade CO2-förslaget som EU-Kommissionen nu publicerat bör behandlas samordnat och koordinerat i medbeslutandeprocessen.

Att behandla dessa två regelverk gemensamt skulle vara i linje med EU-kommissionens nyligen lanserade Green Deal Industrial Plan där bättre regleringar ska möjliggöra en snabbare och starkare klimatomställning.

Detta skulle även vara ett snabbt Europeiskt svar på USA:s Inflation Reduction Act, IRA.

EU-Kommissionens tidtabell med start av Euro7 för tunga fordon till 2027 är för snäv, likaså gränsvärden och ändrade testmetoder. Det kommer ta ingenjörresurser från utvecklingen av elektrifierade fordon och försena omställningen till nollemissionsfordon.

Förslaget för Euro7 är mer omfattande än motsvarande lagstiftning i USA och Kina och leder ej mot global harmonisering.

AB Volvo stöttar det kompromissförslag som fordonsindustrins branschorganisation i EU (ACEA) skickade till EU-kommissionen sommaren 2021. Detta förslag ger 50% reduktion i gränsvärden, men behåller testmetoder som de ser ut idag i EuroVI.

Detta skulle ta hänsyn till den teknikutveckling som skett samtidigt som det ger industrin resurser att utveckla elektrifierade nollemissionsfordon.

Länk till kompromissförslaget:

<https://www.acea.auto/publication/acea-proposals-for-euro-7-and-euro-vii-emission-standards/>

Regelverket för laddinfrastruktur, AFIR, kommer troligen slutförhandlas under svenska ordförandeskapet. Det är av största vikt att ambitionsnivån i AFIR överensstämmer med ambitionsnivåerna i CO2-lagstiftningen samt att Euro7-lagstiftningen inte motverkar EU's ambition att vara världsledande i den gröna omställningen.

För att kunna bygga ut laddinfrastruktur i Sverige och EU kommer elnätsfrågor behöva prioriteras upp, och därtill tillståndsfrågorna. Samverkan mellan olika aktörer är avgörande såsom laddinfrastrukturaktörer, elnätsoperatörer, köpare av tunga godstransporter, både offentliga och privata, med flera.

AB Volvo stödjer den färdplan som Fossilfritt Sverige publicerat där målsättningen är 50% elektrifierade tunga fordon till 2030. Här och nu producerar AB Volvo ellastbilar för lokala transporter, tunga regionala transporter och även för fjärrtransporter. Dessa batteribilar kommer inom några år kompletteras med bränslecellslastbilar för de applikationer som lämpar sig bäst för denna teknik och infrastruktur.

Ett klimatneutralt EU till 2050 kräver att alla lastbilar som säljs 2040 är fossilfria, vilket AB Volvo stödjer.

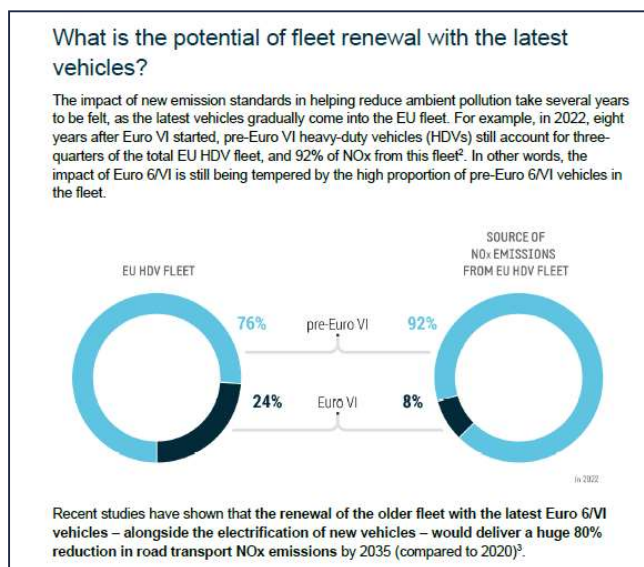
Euro7-förslagets inverkan på utsläpp av kväveoxider

Studier har genomförts som visar att en förnyelse av Europas flotta av äldre tunga fordon till det senaste EuVI-utförandet samt planerad elektrifiering ger en utsläppsreduktion på 80% 2035 jämfört med 2020. Det Euro7-förslag som nu föreslås skulle endast bidra med ytterligare 2% reduktion men till en enormt hög kostnad bedömt i ingenjörsår.

Detta beror på att den naturliga penetrationen av EU's lastbilsflotta med Euro7-teknik tar mycket lång tid, inte minst i en tid då många kunder istället byter sin diesellastbil till en elektrisk.

Dagens lastbilsflotta i Europa består till 76% av lastbilar med gammal teknik (före EuroVII). 92% av dagens utsläpp av kväveoxider orskas av dessa fordon som är åtta år eller äldre.

Den i särklass effektivaste metoden att förbättra luftkvalitet orsakad av utsläpp från lastbilar är en snabb förnyelse av befintlig tung fordonsflotta och att ytterligare snabba på den elektrifieringsvåg av tunga fordon som redan pågår.



En dramatiskt förändrad lagstiftningsstruktur

Strukturen i förslaget går från en väl fungerande motorcertifieringsmetod (EuroVI) till en mycket komplex lagstiftning uppdelad på en mängd nya underlagstiftningar. Med den information vi har idag av förslaget så ser vi en mycket strikt lagstiftning med både kraftigt sänkta gränsvärden kopplat till mycket utmanande prov- och utvärderingsmetoder. Det är mycket svårt att bedöma om det är tekniskt möjligt att uppfylla det kompletta Euro7 då vi ännu bara fått tillgång till en liten del av det tekniska innehållet i lagstiftningen.

Euro7-förslagets emissionskrav mätta på väg för kväveoxider och partiklar skulle kräva en mycket sofistikerad och dyrbar teknisk nivå med en, i praktiken, mycket liten inverkan på luftkvaliteten i Europa. Denna teoretiska förbättring av luftkvaliteten uppnås betydligt mer effektivt genom förnyelse av lastbilsflottan och en ambitiös upprampningsplan för den redan påbörjade elektrifieringen.

Eu7 försenar klimatneutraliteten

AB Volvo satsar tillsammans med resten av fordonsindustrin stort på elektrifieringen av tunga fordon och det är viktigt att ett kommande Euro7 inte förbrukar de resurser vi har tillgängliga för denna utveckling.

Detta är inte begränsat till en finansiell fråga utan även den tillgängliga tekniska kompetensen som har sin begränsning i form av ingenjörstillgänglighet till vår industri.

Till betydande del har AB Volvo redan omskolat ingenjörer från förbränningsmotorteknik till elfordonsteknik. Det vore förödande att behöva vända den utvecklingen vilket kommer krävas om inte Euro7-förslaget förändras.

Rekommendationer

- Revidera nuvarande förslag med utgångspunkt i att undvika den orimligt krävande kombination av alltför strikta gränsvärden och till stor del odefinierade testförhållanden.
- Balansera förslaget mot EU's ambitioner i att elektrifiera tung fordonsflotta.
- Ta i beaktande industrins effektiva Euro7-förslag med 50% reduktion av de viktigaste emissionskomponenterna som samtidigt baseras på nuvarande EuVI tekniklösningar och testmetoder.
- Ett minimum av 3 års ledtid från det att det kompletta lagkravpaketet är publikt känt behövs för att säkerställa kvalitetssäkrade och laguppfyllande produkter.
- Fortsätt utreda hur partikelemissioner från däck och bromssystem kan mätas och effektivt regleras. Detta är relevant även för elektrifierade fordon.