

Remissyttrande

Kontaktpersoner i detta ärende

Fredrik Svensson
076-799 55 44
fredrik.svensson@akeri.se

Miljödepartementet

m.remissvar@regeringskansliet.se
martin.larsson@regeringskansliet.se

SVERIGES ÅKERIFÖRETAGS YTTRANDE ÖVER FÖRSLAG TILL EU-FÖRORDNING OM UTSLÄPP AV LUFTFÖRORENINGAR FRÅN VÄGFORDON OCH BATTERIERS HÅLLBARHET (EURO 7)

Sveriges Åkeriföretag är med cirka 5 000 medlemsföretag, som tillsammans sysselsätter cirka 38 000 motorfordon, åkerinäringens branschorganisation och arbetar för en sund och lönsam utveckling av denna näring som svarar för cirka 4 % av Sveriges BNP.

Sveriges Åkeriföretag har beretts tillfälle att inkomma med synpunkter på innehållet i rubricerad remiss.

Sammanfattning

Sveriges Åkeriföretag står bakom strävan att minska utsläppen av luftföroreningar och tycker att det är positivt att förslaget till Euro 7-normer har ett teknikneutralt förhållningssätt till hur utsläppen ska minskas. Det finns däremot brister i förslaget som bör justeras om Euro 7 ska införas. Nedan lyfter vi våra viktigaste synpunkter.

- Teknikneutralitet är en viktig grund för att möjliggöra en hållbar utveckling av transportsektorn.
- De miljömässiga nyttor som Euro 7 ger upphov till måste balanseras gentemot såväl kostnaderna för att uppfylla kraven i de nya utsläppsnormerna och andra aspekter som robust tillgång på rätt energi och drivmedel samt fungerande fordon i kris och krig, brand- och trafiksäkerhet m.m.
- Felkoder från OBD/OBM-system bör inte enskilt ligga till grund för underkännande vid obligatorisk besiktning av fordon eller begränsa användning och körbarhet av fordonet, utan snarare fungera som en vägledning för servicepersonal. Sensorer och annan teknisk utrustning måste också möta de krav på livslängd, både tidsmässigt och avseende långa körsträckor, som man kan förvänta sig vid användning i fordon för yrkesmässiga godstransporter.
- Fordonsägarna måste ha rådighet att själva bestämma vilken data som de delar med sig av och med vem den delas.
- Kompletterande tekniska detaljer och gränsvärden för centrala delar i normerna bör inte beslutas via delegerade akter utan i stället skickas på remiss och beslutas via en förordning.
- Provningsvillkor och gränsvärden bör harmonisera med andra internationella regelverk. Exempelvis bör metoder för att mäta utsläpp från däck och bromsar baseras på standarder som tas fram inom ramen för UNECE. Utsläpp från däck och bromsar bör definieras utifrån ett typgodkännande-perspektiv och bör absolut inte kräva utrustning ombord på fordon för övervakning av sådana utsläpp vid verklig körning.
- Viktigt att Euro 7 synkas med pågående revidering av CO₂-normer samt att inte CO₂-utsläpp ökar pga teknik som ska minska andra emissioner.
- Realistiskt startdatum. Introduktionen av Euro 7-normerna måste ges tillräckligt med tid för att möjliggöra framtagandet av rättvisande mätmetoder och rimliga gränsvärden samt att utveckla den nya teknik som krävs för att möta kraven.

Bakgrund

Den 10:e november 2022 presenterade Europakommissionen ett förslag för nya Euro 7 utsläppsnormer för motorfordon. Förslaget har för avsikt att minska komplexiteten i nuvarande Euro-utsläppsnormer, ytterligare reducera luftföroreningar från nya fordon som säljs inom EU samt förbättra kontrollen av fordons utsläpp vid verklig körning.

Euro-utsläppsnormerna har under många år haft en avgörande roll för att kraftigt minska utsläppen av luftföroreningar från nya fordon. Trots att steget från Euro 6 till Euro 7 inte leder till samma historiska förbättringar av luftkvaliteten som tidigare Euro-normer så finns det fortsatt viktiga miljömässiga fördelar att vinna med en ny Euro-norm.

Teknikneutralitet

Det är positivt att förslaget till Euro 7 är teknikneutralt och möjliggör fortsatt användning av såväl förbränningsmotordrivna fordon, batterielektriska fordon och fordon med bränsleceller. Det gör det möjligt för åkerier att fortsätta investera i fordon med den senaste tekniken för att minska skadliga emissioner och därmed möta allmänhetens krav på att minska utsläpp av luftföroreningar även i de fall där det idag inte är möjligt eller rimligt att investera i eldrivna fordon. Det är därför bra och viktigt att förslaget ger fortsatt stöd för att kunna möta utsläppskraven med flera olika tekniker då alternativ till förbränningsmotorn fortfarande är betydligt dyrare och inte heller praktiskt tillämpbara för många typer av kommersiella godstransporter. Batterielektriska lastbilar har idag lägre lastvikt eftersom de är tyngre, har kortare räckvidd och längre tidsåtgång för att ladda jämfört med att tanka fordon med traditionella drivlinor. Dessutom är laddinfrastrukturen ännu inte tillräckligt utbyggd och det finns fortfarande stora utmaningar gällande tillgänglig kapacitet i elnäten för att tillgodose större batteridrivna fordonsflottor i såväl Sverige som i resten av EU. Det är därför viktigt att åkerier kan investera i flera olika motortekniska lösningar, inklusive förbränningsmotorer som tankas med fossilfria drivmedel. Det gör att åkerier kan välja fordon utifrån just sina förutsättningar och möjliggör att de kan fullfölja sin uppgift att leverera varor samtidigt som de bidrar till att minska utsläppen av luftföroreningar. Detta är viktigt även utifrån ett beredskapsperspektiv.

Balans mellan nytta och kostnad

Åkerinäringen har idag ett stort fokus på att hitta olika lösningar för att minska miljö- och klimatpåverkan från godstransporter på väg. I detta känsliga läge, och med flera omvärldsfaktorer som samtidigt driver upp kostnaderna för stora delar av samhället, är det viktigt att åkerinäringen kan få långsiktiga och pragmatiska spelregler som inte leder till orimligt höga kostnader. Det är därför viktigt att de krav som föreslås inom ramen för Euro 7 sätts i relation till de högre fordonskostnader som ny teknisk utrustning samt forskning- och utvecklingskostnader kommer att ge upphov till. Nya krav på förbrukningsmaterial såsom däck och bromsar ger också ökade totalkostnader. Blir kostnaderna för höga finns det risk att förnyelsen av fordonsflottan avstannar och att äldre fordon med lägre Euro-klasser, och därmed högre utsläpp, i stället används under en längre tid jämfört med idag. Detta skulle motverka

Euro-normernas syfte och bromsa omställningen till renare fordon. För att påskynda utrullningen av fordon som möter Euro 7-kraven kan det i ett inledande skede finnas anledning att införa styrmedel som kan minska kostnaderna för att investera i denna nya mer avancerade teknik.

Utöver att hitta rätt balans mellan kostnader och miljönytta är det även oerhört viktigt att säkerställa att de nya kraven för Euro 7 är rimliga utifrån ett beredskapsperspektiv, att inte äventyra tillgång på energi, drivmedel och fungerande fordon i kris och krig samt att brand- och trafiksäkerhet beaktas.

Eventuella nya Euro 7-normer behöver därför vara långsiktiga och på ett pragmatiskt sätt ta hänsyn till de verkliga förutsättningar som finns för vägtransportsektorn.

Realtidsövervakning av utsläpp och datadelning

System för omborrdiagnos (OBD-system) och ombordövervakning (OBM-system) kan fylla en viktig funktion i nya fordon men vi är mycket oroade att det kan bli väldigt kostsamt för fordonsägarna att förlita sig endast på sensorer för att bedöma behov av reparationer. Detta eftersom OBD-system ofta felaktigt triggar felkoder som leder till onödiga reparationer, som är kostsamt för åkerierna och påverkar fordonets produktivitet negativt. Felkoder från OBD/OBM-system bör därför inte ligga till grund för underkännande vid besiktning av fordon eller begränsa användning och körbarhet av fordonet, utan snarare vara en vägledning för servicepersonal att analysera behovet av service och underhåll samt eventuellt behov av reparationer och uppdateringar. En noggrann analys måste också göras för att säkerställa att sensorer och annan teknisk utrustning möter de krav på livslängd, såväl tidsmässigt som för långa körsträckor, som man kan förvänta sig vid användning i fordon för yrkesmässiga godstransporter.

Hänsyn måste även tas till äganderätten av genererade data, inte minst fordonsägarnas rättighet att bestämma vilken data som får delas, med vem och för vilket syfte. Realtidsövervakning av utsläpp och kontinuerlig dataöverföring skulle kunna få stora konsekvenser och leda till såväl tekniska risker, trafiksäkerhetsrisker och data- och integritetsrelaterade risker. Därför anser Sveriges Åkeriföretag att data inte ska överföras kontinuerligt utan utifrån efterfrågan av relevanta uppgifter.

Rättssäkerhet och anpassning till internationella standarder

Förslaget till Euro 7-normer föreslår att kommissionen ges befogenhet till omfattande användning av delegerade akter för att komplettera förordningen i ett senare skede. Detta rör flera centrala delar i förslaget, som exempelvis utsläpp från däck och bromsar, och kan få en stor betydelse för förordningen som helhet. Vi ser stora farhågor med att flera beslut i förordningen hänvisas till delegerade akter då det inte blir ett transparent tillvägagångssätt att fatta avgörande beslut eftersom det riskerar att fränkoppla experter, andra intressenter och medlagstiftare från lagstiftningsprocessen. Det riskerar därigenom att hota legitimiteten för Euro 7-förordningen.

Sveriges Åkeriföretag anser därför att kompletteringarna i stället bör skickas på remiss och beslutas via en förordning när förutsättningarna för implementering av kompletteringarna finns.

Om det trots allt landar i att flera beslut tas via delegerade akter uppmanar Sveriges Åkeriföretag Regeringskansliet att följa upp arbetet med alla berörda svenska aktörer så att de får möjlighet att inkomma med synpunkter på förslagen.

Mätmetoder och gränsvärden bör också utvecklas med hänsyn till andra internationella standarder, både existerande och under utveckling, exempelvis UNECE-regelverk för fordonsemissioner och fordonskomponentprestanda. UNECE Working Party on Pollution and Energy (GRPE) tar exempelvis fram en global teknisk standard för bromspartikelutsläpp och arbete pågår även med att utveckla standarder för emissioner från däck. Dessa standarder bör ligga till grund för kraven för däck och bromsar.

Partiklar från däck och bromsar

För första gången föreslår kommissionen att reglering av partiklar från däck och bromsar inkluderas i Euro-normerna. Att minska miljöfarliga emissioner är viktigt. Vad som däremot gör detta problematiskt är att det i dagsläget är oklart hur dessa utsläpp ska mätas i praktiken och vilka gränsvärden som då är rimliga. Detta skapar stora osäkerheter kring vilka effekter implementeringen kan få för transportnäringen. Sveriges Åkeriföretag anser att metoderna för att mäta utsläpp från däck och bromsar bör vara de samma som de som tas fram inom ramen för UNECE, vilket det också hänvisas till i förslaget. Detaljerna kring utformningen av kraven bör inte tas av Kommissionen via delegerade akter utan kompletteringarna bör i stället skickas på remiss och beslutas via en förordning när förutsättningarna för implementering av kompletteringarna finns.

Utsläpp från däck och bromsar bör definieras utifrån ett typgodkännande-perspektiv och inte kräva utrustning för övervakning av utsläppen vid verklig körning.

Koldioxidutsläpp

Euro-normerna reglerar inte CO₂-emissioner. Det är därför viktigt att säkerställa att de nya Euro 7-normerna inte riskerar att höja CO₂-utsläppen jämfört med de senaste Euro 6-fordonen. Nya gränsvärden för NO_x och partiklar kan till exempel kräva ny teknisk utrustning på fordonet som ger ökad bränsleförbrukning och därmed högre CO₂-utsläpp. Detta skulle ge en negativ påverkan på möjligheterna att uppnå klimatmålen.

Det är också viktigt att nya Euro 7-normer koordineras med revideringen av CO₂-normerna för tunga fordon, i synnerhet när det kommer till att möjliggöra användningen av fossilfria flytande och gasformiga drivmedel för att kunna nå klimatmålen.

Tidsperspektiv

De nya kraven för lätta fordon (M1, N1) föreslås införas den 1:a juli 2025 och för tunga fordon (M2, M3, N2, N3) samt släpfordon (O3, O4) den 1:a juli 2027. Tidpunkten för introduktionen av de nya Euro 7-normerna bör avvägas noga med tanke på att den senaste uppdateringen av Euro 6-normerna nyligen introducerats och det måste finnas tillräckligt med tid för att utveckla och anpassa tekniska lösningar som möter de nya kraven.

Övrigt

Sveriges Åkeriföretag står gärna till Miljödepartementets förfogande även i framtiden i arbetet med regelgivning som berör företagande inom transportsektorn för godstransporter på väg.

Med vänlig hälsning



Ulric Långberg
Samhällspolitisk chef