

## Förslag till EU-förordning om utsläpp av luftföroreningar från vägfordon och batteriers hållbarhet (Euro 7)

Statens väg och transportforskningsinstitut, VTI, har uppmanats avge yttrande över rubricerad remiss. VTI anser att många av förslagen är viktiga och relevanta för att minska miljö- och hälsopåverkan från fordon.

VTI ser positivt på:

- att system (OBD, OBM, OBFCEM mfl) krävs i nya fordon för utsläppsövervakning samt att systemen kan varna föraren och att data kan överföras via luften och OBD-porten
- att det finns många förslag kring hur manipulering av avgasutsläpp ska hindras och sårbarheter undvikas och åtgärdas om de ändå uppkommer
- att RDE-testning ska genomföras i stället för tidigare metoder, som ofta underskattade utsläppen. Det är dock viktigt att säkerställa att provning av fordonens utsläpp verkligen utförs av de nationella myndigheterna och att avvikelser rapporteras och når fordonstillverkarna.
- att ett miljöfordonspass ska utfärdas för nya fordon och kunna följa med fordonet när det byter ägare
- att även bromsslitage och däckslitage innefattas i förslaget, eftersom det tidigare har saknats regleringar och eftersom det skapar incitament för fordonstillverkare att utveckla däck och bromsar som är bra ur ett hälsoperspektiv. Det är positivt att mätmetoderna ska utvärderas och gränsvärden föreslås för däckslitage och bromsslitage.

Möjligheten att fordonen kan övervaka och överföra data via trådlös kommunikation i samband med besiktning, kommunicera med laddinfrastruktur m.m. kan ha många fördelar. Det vore också en stor tillgång om dessa typer av data kunde göras tillgängliga för icke-kommersiella forskningsändamål för att kunna studera bl.a. luftkvalitet, energianvändning, transportarbete, vägsplitage mm. Det är mycket viktigt att kontinuerligt samla in utsläppsdata för att kunna minska transportsystemets miljö- och klimatpåverkan och dessa typer av data vore mycket värdefulla för forskningsändamål.

Angående ”Euro 7G-fordon” som föreslås i punkt 4, s.30. Geofencing i miljözoner är positivt. Dock, kan effekten begränsas om fordonet tillåts byta till förbränningsmotordrift. Det är alltså viktigt att systemet är så tvingande som möjligt för att undvika drift på förbränningsmotor i utsläppsfria zoner

Risken finns annars att föraren slår över till ett annat läge för att undvika att bli stillastående. En ytterligare möjlighet är att använda geofencing för att säkra hastighetsefterlevnad, vilket har potentialen att kraftigt minska utsläppen av koldioxid och luftföroreningar. Det behövs mer kunskap om hur stor effekt geofencing kan ha på utsläppen med tvingande eller endast rådgivande system.

VTI anser att det är viktigt att batterier till elfordon tillverkas på ett så hållbart sätt som möjligt så att miljöpåverkan vid tillverkningen minimeras. Utvinning av mineraler och metaller och tillverkning av batterier kommer kräva stora resurser vid omställning av fordonsparken till eldrift och skapa stor miljöpåverkan<sup>1</sup> även om det innebär att nettoeffekten på koldioxidutsläppen blir positiv. Att sätta ett krav på batteriernas prestanda över tid, som föreslås i förordningen, kan vara ett möjligt sätt att minska avfallsmängden genom att göra batterier mer långlivade och även för att göra fordonen mer attraktiva hos konsumenterna. Det kan dock även finnas andra aspekter att beakta. Till exempel kan batterier som kräver mindre resurser, skapar mindre miljöpåverkan vid produktion eller är mer lämpade för återvinning (men som har kortare livslängd) ändå vara motiverade ur miljösynpunkt. Det finns också potential för att fordonsbatterier kan användas för att balansera ett lands elsystem via dubbelriktade ("vehicle-to-grid") laddningsfunktioner. Detta skulle göra att batterierna slits fortare än om de enbart används för fordonets drift. Möjligen borde prestandakraven vara satta baserat på antalet laddcykler, batteriets faktiska användningstid e.d. i stället för enbart på körd sträcka eller tid sedan produktion. Det finns annars en risk incitamenten för batteritillverkare att utveckla batterier med dubbelriktad laddning minskar.

Både när det gäller batterier och andra fordonskomponenter är det viktigt att se till utsläpp från fordonets hela livscykel, även vid tillverkning. Det finns en trend att producera större bilar och kraftigare motorer än nödvändigt, vilket gör att resursutvinningen och vägslitaget ökar, vilket i sin tur skapar miljö- och hälsoeffekter. Överskridande av hastighetsgränser ger också upphov till större emissioner än vad som anges i fordonens specifikationer. Det kan även finnas andra utsläpp från fordon som inte regleras i detta förslag, exempelvis från bränsle drivna kupévärmare o.d. Detta kan vara aspekter som också borde ingå i förordningar som handlar om att minska miljöpåverkan från fordon.

Beslut i detta ärende har tagits av generaldirektör Tomas Svensson. Föredragande har varit forskare Nina Svensson. I beredningen har även avdelningschef Jonas Jansson deltagit.

Tomas Svensson  
Generaldirektör  
Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI

---

<sup>1</sup> Andersson, Ö. och Börjesson, P. (2021) The greenhouse gas emissions of an electrified vehicle combined with renewable fuels: Life cycle assessment and policy implications. Applied Energy 289:116621

---