



Klimat- och näringslivsdepartementet

## Remissammanställning av förslag till förordning om avgasutsläpp för vägfordon, utsläpp från slitage och batteriers hållbarhet (Euro 7)

Remissen av förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning COM(2022) 586 final skickades den 20 januari 2023 till 57 remissinstanser. Kommissionen föreslår flera ändringar jämfört med nuvarande krav i Euro 6/VI och ersätter separata rättsakter för lätta och tunga fordon med en enda rättsakt för samtliga vägfordon.

Skrivelsen skickades till 57 remissinstanser. Totalt har 34 remissvar inkommit. Därutöver har 2 instanser kommit med yttranden.

Bland remissvaren återfinns 17 centrala myndigheter, 4 lärosäten och forskningsinstitut, 2 landsting, kommuner, regioner och regionförbund, 6 bransch- och näringslivsorganisationer, 3 enskilda företag och statliga bolag och 2 domstolar. Bland de som har svarat utöver remissen återfinns 1 intresseorganisation och 1 branschorganisation.

## Övergripande om remissammanställningen

Den här remissammanställningen behandlar Europeiska kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om avgasutsläpp för vägfordon, utsläpp från slitage och batteriers hållbarhet (Euro 7), COM(2022) 586 final.

Sammanställningen omfattar en övergripande sammanfattning av förslaget innehåll skrivet enligt Regeringskansliets faktagromemoria 2022/23:FPM31, en sammanfattning av remissinstansernas inställning till förslaget, remissinstansernas samlade synpunkter samt remissinstansernas detaljerade synpunkter.

Remissinstanserna är uppdelade efter sin inställning till förslaget. I de fall där en remissinstans överlag sagt sig vara positiv utan att kommentera förslaget i övrigt, eller endast lämnat positiva synpunkter, är bedömningen att instansen tillstyrker förslaget i sin helhet.

Har en remissinstans överlag sagt sig vara positiv till förslaget men lämnat övergripande, kritiska eller ifrågasättande synpunkter eller reservationer är den samlade bedömningen att remissinstansen är positiv till förslaget, och synpunkterna har lyfts fram under rubriken ”*Remissinstansernas detaljerade synpunkter*”.

De remissinstanser som inte uttryckt sig vare sig positivt eller negativt om förslaget har bedömts som instans som endast lämnat synpunkter. Har remissinstansen i fråga uttryckligen sagt att de inte vill kommentera förslaget eller inte har några synpunkter läggs den till rubriken ”*Remissinstanser som inte har några synpunkter eller avstår att svara*”.

Har en remissinstans uttryckligen sagt att de avstyrker förslaget, eller överlag sagt sig vara negativ till förslaget men samtidigt lämnat synpunkter eller reservationer är den samlade bedömningen att remissinstansen avstyrker hela eller delar av förslaget, och synpunkterna har lyfts fram under rubriken ”*Remissinstansernas detaljerade synpunkter*”.

## Förslagets innehåll

Kommissionens förslag till avgasutsläpp, utsläpp från slitage och batteriers hållbarhet, Euro 7, innehåller flera ändringar jämfört med nuvarande krav i Euro 6/VI och ersätter separata rättsakter för lätta fordon, EU:s förordning 715/2007, och för tunga fordon, EU:s förordning 595/2009, med en enda rättsakt för samtliga vägfordon, det vill säga personbilar, skåpbilar, lastbilar och bussar.

Syftet med förslaget är att minska utsläppen av luftföroreningar från nya vägfordon som säljs i EU för att uppfylla EU:s gröna giv om minskade utsläpp, samtidigt som fordonens priser hålls överkomliga för konsumenterna och främjar EU:s konkurrenskraft.

Kommissionens förslag som omfattar alla vägfordon innehåller en ny mätmetod och nya gränsvärden för utsläpp av partiklar från däck och från bromsar, baserat på testmetoder som utvecklats i FN (UN GTR). Därtill föreslår kommissionen krav på längre hållbarhet hos fordonens avgasrening och effektivare utsläppstester som bättre speglar verkliga körförhållanden. Kommissionen föreslår också krav på omborrdiagnossystem för digital övervakning av fordonens avgasrening och ambitiösare reglering för tester vid marknadskontroll av fordon i trafik.

Kommissionens förslag som omfattar fordon med förbränningsmotorer innehåller nya drivmedels- och teknikneutrala gränsvärden för avgasutsläppen och gränsvärden för ytterligare luftföroreningar, som lustgasutsläpp från tunga fordon. Dock föreslås fortsatt skilda gränsvärden för lätta respektive tunga fordon. Dessutom föreslår kommissionen att samma gränsvärden ska gälla för utsläppstester i laboratorium som i verklig trafik, genom att konformitetsfaktorn tas bort.

Kommissionens förslag som omfattar elfordon och laddhybrider innehåller krav på batteriernas hållbarhet, vilket innebär att batterierna ska bibehålla hög kapacitet och lång livslängd.

Nedan följer en sammanställning av remissinstansernas synpunkter. Remissvaren i sin helhet finns tillgängliga hos Klimat- och näringslivsdepartementet, dnr. KN2023/00779 samt på regeringens hemsida.

## **Remissinstansernas inställning till förslaget**

Totalt 24 insatser har valt att yttra sig, varav 10 tillstyrker hela eller delar av förslaget, 7 endast lämnat synpunkter och 7 avstyrker hela eller delar av förslaget.

### **Remissinstanser som tillstyrker hela eller delar av förslaget**

Kommerskollegium, Folkhälsomyndigheten, Trafikanalys, Naturvårdsverket, Statens energimyndighet, Trafikverket, Uppsala universitet, Transportstyrelsen, Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Sveriges Kommuner och Regioner (SKR)

### **Remissinstanser som endast lämnat synpunkter**

Chalmers tekniska högskola, Regelrådet, Sveriges ingenjörer, Fordonsbesiktningsbranschen (FBB), Sveriges Åkeriföretag, Energigas Sverige, Forsvarsmakten

### **Remissinstanser som avstyrker hela eller delar av förslaget**

Näringslivets Transportråd, Scania AB, AB Volvo, Mobility Sweden, Svenska Bioenergiföreningen (Svebio), Volvo Car Group, Drivkraft Sverige

### **Remissinstanser som inte har några synpunkter eller avstår att svara**

Tillväxtverket, Konjunkturinstitutet, Konkurrensverket, Verket för innovationssystem (Vinnova), Domstolsverket, Arbetsmiljöverket, Boverket, Skatteverket, Kammarrätten i Stockholm, Region Västerbotten, Förvaltningsrätten i Falun, Kungliga tekniska högskolan

## 2. Remissinstansernas samlade synpunkter

### Sammanfattning

Många remissinstanser uttrycker sig kritiskt till den föreslagna tidsplanen och förespråkar en senareläggning av ikraftträdandet. Vidare lyfter några remissinstanser behovet av ett livscykelperspektiv i förslaget. Många remissinstanser anser att förslaget kan påverka omställnings- och elektrifieringstakten av fordonsflottan negativt, här lyfts bland annat behovet av att Euro 7 och reviderade CO<sub>2</sub>- förslaget för tunga fordon samordnas. Gällande konkurrenskraft råder delad mening bland remissinstanserna om effekterna blir negativa eller positiva. Angående luftkvalitet och hälsa tillstryker fler remissinstanser förslaget eller har inget att anmärka. Samtidigt lyfter flera instanser att förslaget kan ha en hämmande effekt på luftkvaliteten exempelvis på grund av en utebliven förnyring av fordonsflottan. Vidare tillstryker några instanser uttryckligen ett gemensamt regelverk för tunga och lätta fordon, men viss kritik framkommer även här.

Flera remissinstanser lyfter att det är positivt att Euro 7 omfattar utsläpp från bromssystem och däck. Samtidigt menar några instanser att fortsatt utredning behövs. Krav på hållbarhet hos batterier lyfts som positivt eller är utom synpunkter. Kring kravnivåer råder delad mening. Några instanser är kritiska till de föreslagna utsläppsgränsvärdena och anser att de är för stränga, samtidigt lyfts positiva aspekter ur luftkvalitetssynpunkt. Några instanser understryker även vikten av att förslagen är teknikneutrala. Vidare efterfrågar några instanser kompletterande analyser.

### Remissinstansernas detaljerade synpunkter

#### Tidsplan

*Energigas Sverige* understryker behovet av en realistisk tidsplan och *Sveriges åkeriföretag* behovet av ett realistiskt startdatum då tillräckligt med tid behövs för att möjliggöra framtagandet av rättvisande mätmetoder och rimliga gränsvärden samt att utveckla den nya teknik som krävs för att möta kraven. *Mobility Sweden* och *Drivkraft Sverige* bedömer kommissionens tidplan som orealistisk, *Scania AB* och *AB Volvo* anser att tidtabellen för tunga fordon är för snäv. *Volvo Car Group* ser den föreslagna implementeringstiden, 1 juli 2025 för alla fordon, som den mest oroande delen av förslaget och att införande av reglerna för alla fordon till 1 juli 2027 är en långt mer realistisk målsättning.

*Transportstyrelsen* anser att införandet av regler för lätta fordon är för nära i tid för att implementera nödvändiga förändringar i Transportstyrelsens IT-system för vägtrafikregistrering, *Transportstyrelsen* anser att tidplanen för införandet av förslaget även kommer att få omfattande konsekvenser för typgodkännande-verksamheten hos *Transportstyrelsen* och en övergångsperiod förespråkas.

### **Livscykelperspektiv**

*Uppsala universitet*, konstaterar att Euro 7 saknar livscykelperspektiv för elbilsfordon samt att produktion och återvinning av batterier är ett miljömässigt problem, liksom effekter på hälsa och klimat av framställningen av de metaller som behövs för framställning av batterier. *Sveriges Kommuner och Regioner (SKR)* anser att EU:s regelverk om utsläpp ska ha sin utgångspunkt i minskad klimatpåverkan ur ett livscykelperspektiv. Vidare menar de att det är angeläget att den samlade styrningen på transportområdet innefattande krav på minskad miljöpåverkan, fortsatt möjliggör för hållbart producerad energi som helhet.

*Statens väg och transportforskningsinstitut (VTI)* anser att det både när det gäller batterier och andra fordonskomponenter är viktigt att se till utsläpp från fordonets hela livscykel, även vid tillverkning. De framhåller att det finns en trend att producera större bilar och kraftigare motorer än nödvändigt, vilket gör att resursutvinningen och vägslitage ökar, vilket i sin tur skapar miljö- och hälsoeffekter.

### **Förslagets koppling till CO2-kraven för fordon**

*Näringslivets Transportråd* menar att utvecklingen av nollutsläppsfordon och omställningen av vägtrafiken riskerar att fördröjas av förslaget och anser att fokus istället bör vara på åtgärder som påskyndar förnyelsen av fordonsflottan och investeringar i nollutsläppsfordon. *Näringslivets Transportråd* välkomnar vidare förslagen till nya krav som istället riktas på minskade partikelutsläpp från bromsar och däck samt på batteriers hållbarhet.

*Scania AB* bedömer att förslaget som det nu är utformat riskerar att försena omställningen till elektrifiering med negativa effekter både för klimat, luftkvalitet och både Europas och Sveriges konkurrenskraft. *Mobility Sweden*

framhåller att förslag är allt för långtgående och ambitiöst vad gäller föreslagna utsläppsgränsvärden och hållbarhetskrav.

Vidare lyfter *Scania AB* att slutresultatet av regelverket för laddinfrastruktur, AFIR kommer påverka hur ambitiösa CO2-standarder som går att nå. *AB Volvo* framhåller att 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. *Energigas Sverige* ser ett ambitiöst AFIR som en avgörande faktor för omställningen till fossilfria transporter för tunga lastbilar i hela EU, såväl för elektrifiering som för biogas.

*Scania AB* och *AB Volvo* anser att de reviderade CO2-standarder för tunga fordon och AFIR-regelverket för laddinfrastruktur i EU måste ses som en helhet. Båda föreslår vidare att Euro 7 och det reviderade CO2-förslaget som Europeiska kommissionen nu publicerat bör behandlas samordnat och koordinerat i medbeslutandeprocessen. *Sveriges Åkeriföretag* anser att det är viktigt att Euro 7 synkas med pågående revidering av CO2-normer samt att inte CO2-utsläpp ökar på grund av teknik som ska minska andra emissioner. *Näringslivets Transportråd* framhåller att de olika regelverken som är under utveckling bör harmonisera med varandra och verka i samma riktning, för att omställningen av EU:s tunga vägtransporter ska vara framgångsrik.

*Drivkraft Sverige* understryker att ökad energieffektivisering, ökad andel biodrivmedel och fortsatt elektrifiering behövs för att nå de mycket tuffa klimatmålen i EU. *Volvo Car Group* tror att förslaget huvudsakligen kommer att avleda kritiska investeringar från elektrifiering till konventionella motorer. Vidare konstaterar *Volvo Car Group* att Europeiska kommissionens förslag till Euro 7-reglering inte i någon del korrelerar med de beslutade CO2-gränserna till 2035, vilket de ser som förvånande.

*Statens energimyndighet* anser att det är positivt att inkludera luftemissioner som kommer att kvarstå även efter att nollemissionsfordon utgör huvuddelen av fordonsflottan, dvs emissioner från däck och bromsar. *Energimyndigheten* bedömer samtidigt att det finns en risk för dubbelreglering av batterifrågorna och att transportsektorns omställning till elektrifiering kan fördröjas som en konsekvens av förslaget. *Trafikverket* överslagsberäkningar indikerar att CO2-kraven kraftigt reducerar nyttan med Euro 7 ur ett avgasperspektiv. Vidare menar *Trafikverket* att CO2-kraven för svensk del borde innebära avsevärt

lägre andel förbränningsmotordrivna fordon på vägarna 2050 än vad kommissionen presenterar.

*Energigas Sverige* menar att det vore kontraproduktivt med utsläppskrav som förhindrar en minskning av koldioxid då ersättning av fossil fordonsindustrin med fordon drivna på biogas, vätgas och el är viktigt för att få ner utsläppen. *Energigas Sverige* lyfter att det är mycket angeläget att samtliga EU-regler främjar utvecklingen av hållbara, förnybara alternativ till fossil bensin och diesel. De framhåller att fordonstillverkarnas investeringar i ny teknik utgör en viktig nyckel till omställningen. De tycker att kraven i Euro 7 bör utvecklas så att de främjar inte motverkar eller försenar den omställning som fordonstillverkarna har påbörjat och är mitt uppe i, samt att miljö- och klimatpåverkan bör ses i ett större helhetsperspektiv. Vidare understryker de att gränsen för CH<sub>4</sub> bör kombineras med N<sub>2</sub>O i Euro 7.

*Svenska Bioenergiföreningen (Svebio)* menar att 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, då inte minst fordon som drivs med biodrivmedel.

*Mobility Sweden* anser att förslaget, i dess nuvarande utformning, i hög grad riskerar att skapa målkonflikter i arbetet med att möta kraven på utsläppsfria lätta fordon från 2035, liksom att reducera CO<sub>2</sub>-utsläppen från tunga fordon. Vidare lyfter *Mobility Sweden* att kommissionens förslag till Euro 7/VII i nuvarande form riskerar att leda till ett behov av att allokera stora resurser i syfte att reducera utsläpp till närmiljön. Detta menar de riskerar att försvåra arbetet med att minska fordonens klimatavtryck, i synnerhet vad gäller tunga fordon.

*AB Volvo* menar att Euro 7 riskerar att försena klimatneutraliteten. *Sveriges ingenjörer* anser att CO<sub>2</sub>-lagstiftningen för tunga fordon och AFIR bör kopplas ihop och att samordnade regelverk ökar förutsättningarna för investeringar i teknikutveckling och elektrifiering av fordonsindustrin Europa. *Trafikanalys* menar att förslaget är i linje med de svenska transportpolitiska målen samt bidrar till klimatmålet för transportsektorn.

### **Konkurrenskraft**

*Kommerskollegium* tillstryker förslaget och anser att förslaget inte innebär några direkta effekter på handel eller handelspolitik. De framhåller att förslaget



innehåller förenklingsåtgärder som bör underlätta för globala aktörer på fordonsmarknaden att göra gränsöverskridande affärer. De lyfter vidare att förhållandet till direktivet om utjänta fordon (Direktiv 2000/53/EG) bör upprättas med minimimiljövillkor för export till tredjeländer.

*Kommerskollegium* framhåller även att det är viktigt att vara uppmärksam på potentiellt strängare typ-godkännanden i andra länder för att undvika potentiella konkurrensproblem i framtiden. *Regelrådet* anser att trots regleringskostnader för industrin och kumulativa investeringar i samband med normer för koldioxidutsläpp, förväntas förslaget ha en positiv effekt på konkurrenskraften.

*Scania AB* framhåller att kommissionens förslag på Euro 7 är mer omfattande än motsvarande lagstiftning i USA och Kina, vilket kommer påverka svensk och europeisk industris konkurrenskraft negativt. *Volvo Car Group* menar att förslaget riskerar att bli starkt hämmande ur ett konkurrenskraftsperspektiv. *Svebio* lyfter att biobränsle drivna fordon måste vara konkurrenskraftiga.

### **Hälsa och luftkvalitet**

*Uppsala universitet* finner inget att anmärka på förslaget ur hälsosynpunkt eller juridisk synpunkt. De framhåller att förslaget till förordning är väl grundat vad avser förenklningar av utsläppsnormer. Vidare anser de att förslaget om skärpta fortsatta kontroller av fordon är särskilt positivt, vilket innebär stora vinster jämfört med rådande system. *Naturvårdsverket* bedömer att förslaget kommer att leda till både en förbättrad miljö, hälsa och luftkvalitet samt bidra till att uppfylla Sveriges luftkvalitetsmål. *SKR* anser att det är angeläget med en hög ambitionsnivå gällande förbättrad luftkvalitet i våra städer, med åtgärder som går att uppnå i rimlig takt. *SKR* framhåller vidare att en minskning av utsläppen av luftföroreningar och partiklar från vägtrafiken i städerna är en viktig förutsättning för att gränsvärden i luftkvalitetsdirektivet inte ska överskridas.

*Scania AB* och *AB Volvo* menar att elektrifieringen är det effektivaste tillvägagångssättet att säkra en god luftkvalitet, här lyfter *Scania* även folkhälsan och understryker vidare att Euro 7 kan riskera att försämra luftkvaliteten. *Drivkraft Sverige* menar att det viktigt att utgå ifrån luftkvalitetsmålen och ta hänsyn till effekterna från den pågående elektrifieringen och de Euro 6/VI fordon som nu sätts på marknaden och ersätter äldre fordon med betydligt högre emissioner när man utformar

regelverket för Euro 7. Både *Svebio* och *Drivkraft Sverige* framhåller att förslaget kan förhindra utvecklingen av nästa generations fordonsflotta med förbränningsmotorer vilket instanserna menar kan ha negativa aspekter på klimat och luftkvalitet. Båda lyfter även fördelar och möjligheter med biodrivmedel.

*VTI* anser att möjligheten att fordonen kan övervaka och överföra data via trådlös kommunikation i samband med besiktning, kommunicera med laddinfrastruktur med mera kan ha många fördelar. De lyfter bland annat för icke-kommersiella forskningsändamål för att exempelvis kunna studera luftkvalitet, energianvändning, transportarbete och vägslitage. *Chalmers tekniska högskola* rekommenderar att införa vätgas som en reglerad luftförorening och att det borde införas en tydlig koppling till övriga direktiv (tex avseende mikroplaster) för att belysa komplexiteten i miljöpåverkan från transportsektorn. *Svebio* menar att luftkvaliteten inte märkbart kommer förbättras av höga kostnader för att ytterligare minska utsläppen från avgasrören, men att elfordon och elhybrider med tunga batterier kan leda till att partikelutsläppen från slitage av däck och asfalt ökar påtagligt.

### **Samlad rättsakt för tunga och lätta fordon**

*SKR* tillstyrker att olika kravnivåer ska gälla för lätta och tunga fordon, samt är positiva till en samlad lagstiftning med ökade krav för tunga och lätta fordon gällande avgasutsläpp för vägfordon samt utsläpp från slitage. *SKR* är angeläget att ökade krav driver på utvecklingen, utan att samtidigt bli orimliga i sitt genomförande beträffande kostnader eller teknikutveckling. *Chalmers tekniska högskola* anser att det är bra att ha endast ett regelverk (Euro 7) i stället för separata regelverk för lätta och tunga fordon men rekommenderar att utsläppskrav för fordonsklass L inkluderas i kommande lagstiftning.

*Mobility Sweden* anser att 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. *Transportstyrelsen* ser en risk att det blir svårare att säkerställa CO<sub>2</sub> övervakningen då det i och med Euro 7 blir svårare att hålla isär tunga och lätta fordon.

*Scania AB* ifrågasätter nyttan med att införa det mycket strikta Euro 7 för

tunga fordon som kommissionen föreslagit. De anser dels att kommissionen underskattar marknadsupptaget av nollemissionsfordon och dels bortser man från faktumet att merparten av utsläppen kommer från äldre fordon i den rullande flottan som inte har Euro VI standard. De framhåller därmed att Euro 7 får en begränsad effekt på luftkvaliteten men till en stor industriell kostnad.

### **Utsläpp från bromssystem och däck**

*Trafikverket* tillstyrker kommissionens förslag om att utöka Euro 7-utsläppsnormerna till att även omfatta däckslitage- och bromspartikelutsläpp samt hållbarhetskrav på batterier. Eftersom partiklar kan vara både primära och sekundära framhåller de att definitionen bör förtydligas för att undvika olika tolkningar av gränsvärden av detta utsläpp. *Trafikverket* anser att både primära och sekundära partiklar bör omfattas av gränsvärden. Vidare anser *Trafikverket* att aktuella gränsvärden för däckens nötningsgrad bör inkluderas i Euro 7 vilket saknas i nuvarande förslag.

*Naturvårdsverket* anser att det är positivt ur miljösynpunkt att förslaget bland annat skärper övervakning, kontroll och utsläppsgränsvärden och att det inkluderar reglering av en del nya områden till exempel gällande batteriers hållbarhet samt utsläpp från däck och bromsar. *VTI* ser positivt på 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. De är positiva till att mätmetoderna ska utvärderas och gränsvärden föreslås för däckslitage och bromsslitage.

*Mobility Sweden* lyfter att 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. De anser vidare att de föreslagna gränsvärden för emissioner från avgasrör ur ett större perspektiv inte är relevanta. *Mobility Sweden* ställer sig dock frågande till förslaget om införande av gränsvärden för emissioner från däck.

*Volvo Car Group* konstaterar också att kommissionens förslag till ny mätmetod och nya gränsvärden för utsläpp av partiklar från däck och bromsar, baseras på testmetoder som utvecklats i FN (UN GTR). Men att

GTR:en för partiklar från bromsar inte är färdigutvecklad. De lyfter vidare att det för partiklar från däck alltjämt pågår arbete, samt att det ännu inte klarlagts om detta skall implementeras som en GTR eller en FN förordning, vilket EU rimligen borde invänta innan nya metoder fastslås. *AB Volvo* rekommenderar att fortsätta utreda hur partikelemissioner från däck och bromssystem kan mätas och effektivt regleras, vilket även är relevant för elektrifierade fordon.

*Sveriges Åkeriföretag* anser att utsläpp från däck och bromsar bör definieras utifrån ett typgodkännande-perspektiv och inte kräva utrustning för övervakning av utsläppen vid verklig körning. *Chalmers tekniska högskola* rekommenderar att man förtydligar hur Euro 7 kan uppdateras efter den tekniska utvecklingen bland annat nya mätmetoder. Vidare menar de att det är olyckligt att partikelmätning av bromsemissioner baseras på en körcykel utförd i en bromsrigg. *Svebio* anser att politiken bör inriktas på att få bort äldre dieseldrivna fordon med höga utsläpp och reducera partikelutsläppen från däck, asfalt och bromsar.

### **Krav på hållbarhet hos batterier**

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. *SKR* tillstyrker att förslag till förordning omfattar ökade krav på batteriers hållbarhet. *VTI* anser att det är viktigt att batterier till elfordon tillverkas på ett så hållbart sätt som möjligt så att miljöpåverkan vid tillverkningen minimeras.

### **Kravnivåer**

*Fordonsbesiktningensbranschen (FBB)* anser att nya metoder och kriterier kommer krävas för att effektivt kontrollera att fordon i Euroklass 7 håller sig till kravställda utsläppsnivåer. *FBB* menar att det i den fortsatta beredningen bör beaktas att bestämmelserna i bland annat artikel 4 och 6 om dataöverföring lär behöva följas av genomförandeakter för att säkerställa önskat utfall. *Volvo Car Group* menar att kommissionen tar allt för lätt på hur mycket som återstår gällande OBM i fråga om utveckling av emissionsmodellering, sensorteknologi och behov av standardisering.

*Sveriges Åkeriföretag* anser att system för omborddiagnos (OBD-system) och ombordövervakning (OBM-system) kan fylla en viktig funktion i nya fordon men är mycket oroade att det kan bli väldigt kostsamt för fordonsägarna att

förlita sig endast på sensorer för att bedöma behov av reparationer. *Sveriges Åkeriföretag* understryker även att felkoder från OBD/OBM-system inte enskilt bör ligga till grund för underkännande vid obligatorisk besiktning av fordon eller begränsa användning och körbarhet av fordonet.

*VTI* ser positivt på att system (OBD, OBM, OBFCM mfl) krävs i nya fordon för utsläppsövervakning samt att systemen kan varna föraren och att data kan överföras via luften och OBD-porten. Vidare ser *VTI* positivt på att RDE-testning ska genomföras i stället för tidigare metoder, som ofta underskattade utsläppen.

*Mobility Sweden* framhåller att ambitionsnivån i fråga om nya utsläppsgränsvärden för emissioner från avgasrör är för hög. *AB Volvo* rekommenderar att revidera nuvarande förslag med utgångspunkt i att undvika den orimligt krävande kombination av alltför strikta gränsvärden och till stor del odefinierade testförhållanden, samt att balansera förslaget mot EU:s ambitioner i att elektrifiera tung fordonsflotta. *Volvo Car Group* lyfter att emissionsutmaning med den effektiva minskningen av gränsvärden kräver en omfattande omkonstruktion av avgasefterbehandlingssystem och potentiellt även motor eller dess delsystem. De framhåller att detta inte är konsekvent med den korta implementeringstiden och inte kompatibelt med en övergång till fullt elektrifierade bilar till 2035.

*Naturvårdsverket* anser att det är positivt ur miljösynpunkt att förslaget bland annat skärper övervakning, kontroll och utsläppsgränsvärden.

*Transportstyrelsen* framhåller att en ny typ av mätutrustning kommer att krävas samt att kraven på mätutrustningens noggrannhet ökar, detta eftersom samma emissionskrav ställs oberoende av bränsletyp samtidigt som lägre utsläppsnivåer behöver detekteras. Sammantaget menar *Transportstyrelsen* att detta medför ökade kostnader för dem som en marknadskontrollmyndighet.

*Sveriges Åkeriföretag* tycker att det är positivt att förslaget till Euro 7-normer har ett teknik neutralt förhållningssätt till hur utsläppen ska minskas. De lyfter vidare även att fordonsägarna måste ha rådighet att själva bestämma vilken data som de delar med sig av och med vem den delas. *SKR* är positiva till att de föreslagna kraven är teknikneutrala och gäller utsläpp oavsett drivmedel. Samtidigt varnar *Svebio* för EU:s ensidiga fokus på elektrifiering av transporter. De framhåller att styrmedlen måste vara teknikneutrala och

påpekar att en kombination av elektrifiering och förnybara drivmedel i förbränningsmotorer ger den bästa och mest kostnadseffektiva klimatnyttan.

*Energigas Sverige* lyfter att fordonstillverkarnas investeringar i ny teknik utgör en viktig nyckel till omställningen. De framhåller att fordonstillverkarna är mitt inne i denna genomgripande gröna omställningsfas, samt att stora satsningar görs på biogas-, vätgas- och eldrivna fordon som förväntas dominera nybilsförsäljningen på sikt. *Energigas* påtalar vikten av att den här utvecklingen får fortsätta i enlighet med fordonstillverkarnas strategier och investeringsplaner för omställningen. *VTI* understryker att 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.

### **Efterfrågan på analyser**

*Volvo Car Group* menar att givet den korta implementeringstiden för Euro 7 behöver de föreslagna gränsvärdena också analyseras tillsammans med själva testproceduren. *Regelrådet* framhåller att förslaget kommer att ha effekter av betydelse för svenska företag som hittills gjorda analyser inte ger en tillräckligt bra bild av och förordar därav en kompletterande analys av förslagens konsekvenser för svenska aktörer, inklusive företag.

*Trafikverket* är positiva till skärpta avgaskkrav generellt men anser att en konsekvensanalys behövs för CO<sub>2</sub>-kraven för nya tunga fordon och kan därför inte fullt ut ta ställning till förslaget. *Trafikverket* anser även att konsekvensanalysen inte beaktar CO<sub>2</sub>-kraven för lätta fordon fullt ut.

### **Övriga synpunkter**

*Försvarsmakten* understryker att deras verksamhet till övervägande del är undantagen regelverket och att de inför den fortsatta beredningen vill betona att myndigheten alltså har stort behov av att det generella undantaget som följer av förordning 2018/858 upprätthålls. Utöver detta har *Försvarsmakten* inga synpunkter på förslaget.

*Näringslivets Transportråd* menar att förslaget skulle innebära att lastbilstillverkare behöver omfördela betydande tekniska och ekonomiska resurser från utvecklingen av batteri- och bränslecellselektriska fordon tillbaka till förbränningsmotorn.

*Drivkraft Sverige* delar inte kommissionens syn på att förslaget förenklar regelverket. De understryker att nya och kraftigt förändrade testprocedurer i Euro 7 istället leder till ett mer komplicerat regelverk. Vidare bedömer *Drivkraft Sverige* att stora resurser måste tas i anspråk från fordonstillverkarna för att utveckla produkter som klarar det nya regelverket, samt att förslaget kommer att fortsatt kräva mycket arbete innan alla detaljregleringar är klara.

*Statens energimyndighet* bedömer att fordonsföretagen kan ha utmaningar med resurser och kompetens för en samtidig omställning till elektrifiering som anpassning till Euro 7, samt att transportsektorns omställning till elektrifiering kan fördröjas som en konsekvens av förslaget.

*Chalmers tekniska högskola* välkomnar att regelverket för luftföroreningar ses över. *Naturvårdsverket* anser att det är svårt att bedöma om förslaget är tillräckligt långtgående för att uppnå nationella och internationella miljömål och åtaganden. De understryker att effekten av förslaget är beroende av hur aktörer agerar, andra styrmedel och utvecklingen av marknaden för fordon med låga utsläpp. *Naturvårdsverket* bedömer trots vissa osäkerheter att förslaget kan leda till både en förbättrad miljö, hälsa och luftkvalitet.

*Svebio* anser att Euro 7 inte bör genomföras enligt förslaget och att utsläppsreduktionen blir mycket liten samt att kraven leder till dyra utvecklingskostnader till liten klimat- och miljönytta. *Scania AB* understryker att kommissionens förslag på Euro 7 är oproportionerligt strikt och omfattande avseende gränsvärden och fullständigt ändrade testmetoder och att förslaget som helhet inte är tekniskt möjligt med dagens bästa tillgängliga teknik. *Sveriges Åkeriföretag* anser att kompletterande tekniska detaljer och gränsvärden för centrala delar i normerna inte bör beslutas via delegerade akter utan i stället skickas på remiss och beslutas via en förordning.

*Energigas Sverige* framhåller att det är viktigt att inte försvåra för gasdrivna lastbilar och de driver omställningen. *AB Volvo* rekommenderar att beaktande bör tas till industrins effektiva Euro 7-förslag med 50% reduktion av de viktigaste emissionskomponenterna som samtidigt baseras på nuvarande Euro VI tekniklösningar och testmetoder. *Transportstyrelsen* lyfter att en kategorierna av O3 och O4 har troligen missats och bör läggas till i Artikel 14, punkt 3.

*FBB* framhåller att det i den fortsatta beredningen och förhandlingen tydligt bör förespråkas att kommande EU-lagstiftning fortsatt behöver utgå från att det är oberoende kontrollanter som ska kontrollera fordon under deras livslängd och att nya digitala lösningar som ligger i händerna på till exempel fordonstillverkare inte kan ersätta oberoende trafiksäkerhetsprövning.

*Regelrådet* anser att alternativ 3 med medelhöga ambitioner från kommissionen konsekvensutredning vore mest lämpligt för att uppnå fastställda mål samt kostnadseffektivt givet största hälso- och miljövinster för medborgarna till låga regleringskostnader för industrin.



## Bilaga 1 – Förteckning av remissinstanser

### **Centrala myndigheter**

#### **Svar:**

Kommerskollegium

Transportstyrelsen

Folkhälsomyndigheten

Trafikanalys

Naturvårdsverket

Regelrådet

Trafikverket

Statens energimyndighet

Tillväxtverket

Konjunkturinstitutet

Konkurrensverket

Verket för innovationssystem (Vinnova)

Domstolsverket

Arbetsmiljöverket

Boverket

Skatteverket

Försvarsmakten

## **Lärosäten och forskningsinstitut**

### **Svar:**

Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)

Chalmers tekniska högskola

Uppsala universitet

Kungliga tekniska högskolan

### **Inget svar:**

IVL Svenska Miljöinstitutet

Research Institutes of Sweden (RISE)

## **Landsting, kommuner, regioner och regionförbund**

### **Svar:**

Region Västerbotten

Sveriges Kommuner och Regioner (SKR)

## **Bransch- och näringslivsorganisationer**

### **Svar:**

Svenska Bioenergiföreningen (Svebio)

Drivkraft Sverige

Energigas Sverige

Sveriges Åkeriföretag

Mobility Sweden

Näringslivets Transportråd

**Inget svar:**

Transportarbetarförbundet

Transportföretagen

Energiföretagen

Fordonskomponentgruppen

Jernkontoret

Skogsindustrierna

Småföretagarnas Riksförbund

Svensk Bensinhandel

Svenska Bussbranschens riksförbund

Svenskt Näringsliv

Teknikföretagen

Näringslivets Regelnämnd

Taxiförbundet

**Enskilda företag och statliga bolag**

**Svar:**

Volvo Car Group

AB Volvo

Scania AB

**Inget svar:**

Vattenfall

Northvolt

**Domstolar**

**Svar:**

Kammarrätten i Stockholm

Förvaltningsrätten i Falun

**Intresseorganisationer, nätverk och samfund**

**Inget svar:**

Greenpeace Sverige

Gröna Mobilister

Naturskyddsföreningen

Världsnaturfonden (WWF)

Power Circle

Riksförbundet M Sverige

**Svar utöver remiss**

Sveriges ingenjörer

Fordonsbesiktningsbranschen (FBB)