

vag@transportstyrelsen.se

TSF 2017-177

Remissvar gällande Remiss av utredning om införlivande av EU:s besiktningpaket

2030-sekretariatet lämnar följande synpunkter på direktivet införlivande av EU:s besiktningpaket.

Vi menar att sändlistan bör kompletteras med flera aktörer som har ett brett samhällsfokus. Utsläpp av fordon är en fråga för hela samhället, och inte en teknisk inspektionsfråga, vilket man kan tro när man läser utskickslistan.

Sverige står för den största förändringen i transportsektorn någonsin, och är en global ledare avseende mål för transportsektorns CO₂ utsläpp. Kraven på besiktning måste följa dessa mål, och Sverige bör skärpa kraven snarare än att släppa efter.

Samtidigt som Transportstyrelsen vill sänka kraven, arbetar EU-parlamentets miljöutskott hårt för mer detaljerade inspektioner vid besiktning. Parlamentets miljöutskott har begärt att reglerna skyndsamt skärps, och införs redan 2020.

"Parlamentet anser att ett upprätthållande av ambitionsnivån i kommissionens ursprungliga förslag, i synnerhet vad gäller införandet av EU:s kontroll av systemet, bör utgöra minimikravet för att förbättra EU-systemet. Parlamentet anser vidare att ett mer omfattande och samordnat system för typgodkännande och marknadstillsyn, inbegripet EU-kontroll, gemensamma revisioner och samarbete med och mellan nationella myndigheter bör utgöra målet för de interinstitutionella förhandlingarna i ärendet."

Lägger man miljöutskottets förslag jämte Transportstyrelsens föreslagna förändringar verkar det som det saknas dialog mellan EUs arbete efter dieselgate, och svenska myndigheter.

2030-sekretariatets kommentarer i sammanfattning:

- Kraven på kontroller av fordon kommer att öka. EU tar nu viktiga steg i denna riktning, både via den nya körcykeln, men även avseende krav på verklig körning. Här är kontrollbesiktningen ett utmärkt verktyg och måste följa de rekommendationer på skärpning som inom kort kommer från EU.
- Vi står inför en efterlängtd och nödvändig utveckling med bioinblandning i bränslen. Sverige ligger här i topp i Europa, och bränslebytet siktar på en

inblandning på minst 40% till 2030. Det är viktigt att detta följs upp med regelbundna kontroller.

- Dieseldiagnos och uppenbara felaktigheter i fordonens körcykler (NEDC kring 50% felvisning, WLTC lär få omkring 30% felvisning) borde öka bilindustrins incitament att förbättra tekniker. Nu har undersökningar av fordon i drift visat på betydligt högre emissioner än certifierat, även för Euro 6 motorer. Detta visar att bilproducenterna inte har kontroll på utvecklingen, och ett ambitiöst kontrollsystem är av största vikt.

Snabb teknikutveckling kräver förfinad kontroll

Vi står inför nya utmaningar för bilindustrin. Trots industrins löften är Euro 5 dieslar från många märken för smutsiga för att kunna köras i tyska städer. IVL:s kontroller av fordon i trafik har visat alarmerande höga emissionsnivåer av fordon med Euro 6 motorer. Det som är speciellt oroande är att vissa märken sticker ut som extra smutsiga. Det tyder på en brist på krismedvetenhet.

Vi kommer inom de närmaste åren att se en utveckling av nya motortekniker, allt ifrån högkompressionsmotorer till en ökad lätt hybridisering. Tekniken blir allt mer förfinad, och det ställs allt högre krav på fordonens elektronik och motorteknik. Att i detta läget minska på kontrollen, och införa höga schablonvärden är att gå åt fel håll.

Kaliforniens Air Resources Board (CARB) var den myndighet som slog larm om Dieseldiagnos. De har sedermera tilldömts rekordersättning från Volkswagen gruppen, pengar som skall användas till att bekämpa utsläpp från fordon. Den första åtgärden CARB gjorde med ersättningen från bilindustrin var att bygga ett nytt laboratorium för motoremissioner.

EU parlamentets miljöutskott har hanterat frågan om förstärkta kontroller. I sina rekommendationer våren 2017 (2016/2908(RSP)) skrev de bland annat:
Parlamentet vill se en ökning av de mänskliga och tekniska resurser som avsätts för fordon, fordonssystem och utsläppskontrollteknik i kommissionen, samt att det gemensamma forskningscentret fortsätter att förbättra den interna tekniska expertisen.

OBD bör vara allmänt tillgängligt och ett underlag för tester

Vi noterar att felsignaler från OBD (on board diagnostics) inte längre skall leda till anmärkning. Här menar vi att det borde vara tvärtom, OBD borde fortsatt ingå som en integrerad del i bilprovningen. Det är den enda analys som följer med fordonet i verklig körning och ger en analys av dolda fel.

I Kalifornien har man även fått igenom krav, trots bilindustrins protester, att bilprovningen använder OBD-data i bedömningen av fordon.

På sikt ser vi framför oss en digital kontroll av fordon från distans där körcykeln kan övervakas.

I februari hade EU Parlamentets miljökommitté en dialog med kommissionär Bieńkowska, och inom kort kommer detaljerade rekommendationer på förstärkta kontroller. Parlamentet har påtalat att OBD, enligt amerikansk modell, skall kunna utnyttjas. Kommissionär Bieńkowska skrev följande i sitt skriftliga svar till parlamentets miljökommitté:

The Commission is however currently preparing an amendment of Regulation (EU) 2017/1151 according to which the fitting of fuel consumption measurement devices in all new cars and vans will become mandatory. This would enable the monitoring of aggregated and anonymous real-world data, which could be used to assess the representativeness of the WLTP test. This approach is in line with the opinion of the Scientific Advice Mechanism issued in October 2016.

Det tyder på att kraftiga förändringar, skärpningar, är planerade. Vilka lär komma i maj i år.

Även bioinblandning ställer krav på kontroll

Vi ser en snabb utveckling av biobaserade bränslen, med inblandningar i olika omfattning. Det är en bra utveckling, en viktig del att nå målet om en fossiloberoende fordonsflotta till 2030.

Bränslebytet leder snabbt till en E10 nivå i Sverige, och enligt nya utvärderingar av EUs forskargrupp JRC klarar de flesta bilmärken E20. Detta är välkommet, men all utveckling av bränslen kräver att kontrollerna följer med utvecklingen.

Vi har även inblandningar av biobaserat material i diesel, som FAME och HVO blandningar, ibland rena biobränslen av det ena eller andra slaget. Det går att finna allt från 7 till 100% på marknaden idag.

Regelbundna kontroller är ett utmärkt verktyg att verifiera en god funktion.

Nya drivmedel ställer andra krav

När gasfordonen introducerades, införde kontrollbesiktningen den "elektroniska näsan" som känner av eventuella metanläckage kring bilens gassystem. Nu kommer elfordon och vätgasfordon, som kommer att kräva andra hänsyn vid kontroll. Vi lär se utveckling av nya drivlinor, även hybridiserade. Bra att den återkommande kontrollbesiktningen följer utvecklingen, och Transportstyrelsens förslag till föreskrifter bör följa utvecklingen.

Kraven på kontroller kommer att öka

"Dieselgate" är ett exempel på hur det visat sig att certifierade emissioner inte alls överensstämmer med verkliga emissioner. Här var fokus på NOx, en akut hälsopåverkande och försurande ämne. Detta har gjort att EU tillsatt en parlamentarisk kommitté för att se över utökade kontrollmekanismer på marknaden. Här är en regelbunden kontrollbesiktning ett utmärkt instrument.

I en parallell utveckling har bland annat den europeiska organisationen Transport&Environment visat att utsläppen av CO2 är omkring 50% högre än vad bilen certifierats för. Detta är naturligtvis ett bedrägligt beteende, och regeringen har ett ansvar att verka för att marknadskommunikationen är korrekt.

2030-sekretariatet ser ett ökat fokus på regelbundna fordonskontroller, där tillgång till fordonets OBD är en självklarhet. Här krävs en utveckling och en ökad ambitionsnivå.
Stockholm och Alingsås, den 15 mars 2018

För 2030-sekretariatet,

Jakob Lagercrantz

jakob.lagercrantz@equest.se

www.2030-sekretariatet.se