

SvD NÄRINGSLIV

Debatt

"Biltillverkare bör vara öppna kring utsläppen"

Peugeot och Citroën har utfäst sig att redovisa de verkliga värdena för alla utsläpp. Äntligen har därmed en biltillverkare visat att den verkligen tar denna miljö- och konsumentfråga på allvar. Fler bör följa exemplet, skriver flera professorer gemensamt.



Våren 2017 planerar Peugeot/Citroën att också redovisa de verkliga utsläppen av kväveoxider från sina dieslbilar, skriver författarna. Foto: Jacques Brinon/AP

DEBATT | UTSLÄPP

☞ *Bilindustrins europeiska organisation Acea har lobbats för urvattningar och fördröjningar.*

Klimatförhandlingarna i Paris avslutades i oväntat god anda. En för många positiv överraskning var den kraft många stora företag, från Google till Vattenfall, lade på att kräva skärpta regler och driva tvekande politiker framför sig. Men inom Europas bilindustri har det tyvärr varit tvärtom.

I samband med avslöjandet av VW:s olagliga manipulerande av avgastesterna blev det allmänt känt att de flesta dieslbilar har flera

gångar högre utsläpp av kväveoxider i verklig drift än i EU:s tester. Det gäller alltså även de bilföretag som följt de officiella reglerna och inte installerat särskilda program för att runda testerna. Skillnaden mellan officiella och verkliga utsläpp är stor till följd av att den europeiska testcykeln inte alls återspeglar verkliga förhållanden. Det har bland annat lett till att kväveoxiderna i luften ligger kvar på en hälsovådlig nivå i ett antal av Europas storstäder.

Redan innan VW:s fusk avslöjades var det också känt att bränsleförbrukning och utsläpp av koldioxid är större i verkligheten än i EU-testerna. Enligt mätningar som International Council for Clean Transport, den organisation som avslöjade VW-fusket, redovisar i rapporten "From laboratory to road 2015" ökar även dessa skillnader kraftigt. År 2001 släppte bilarna ut 8 procent mer koldioxid i verklig trafik jämfört med de officiella testvärdena; 2014 hade skillnaden ökat till 40 procent. Enligt dessa mätningar har de verkliga koldioxidutsläppen från nya bilar varit i stort sett oförändrade sedan 2010, trots att industrin varje år redovisar förbättringar enligt den europeiska testcykeln. Även det norska forskningsinstitutet TÖI rapporterar om högre bränsleförbrukning i verkligheten. Enligt TÖI har nya bilar med låg bränsleförbrukning i testcykeln från 20 procent till 95 procent högre utsläpp i verklig körning.

Att den officiella testcykeln inte återspeglar förhållandena i verklig trafik har varit känt i nästan 20 år, men inte att gapet är så stort som nu framkommit. EU-parlamentet och miljöorganisationerna har krävt skarpare tester snarast, så att de avspeglar verklig körning. Men bilindustrins europeiska organisation Acea har lobbats för urvattningar och fördröjningar. Först om fem år kan det enligt de beslut som gäller i dag finnas en mer realistisk testmetod inom EU. Men hur detta fungerar i praktiken beror på hur industrin agerar. Det finns de som redan oroar sig här med tanke på historien.

Men nu har äntligen en biltillverkare visat att den verkligen tar denna miljö- och konsumentfråga på allvar. Det är franska PSA-gruppen med Peugeot och Citroën som utfäst sig att redovisa de verkliga värdena för alla utsläpp. Utifrån realistiska tester som genomförs tillsammans med den respekterade miljöorganisationen Transport & Environment ska den franska bilgruppen under våren 2016 börja redovisa koldioxidutsläppen från alla viktigare modeller. Enligt Transport & Environment ska testerna utföras i utomhustemperatur under verkliga förhållanden med standarddäck och standardoljor, och med belysning och klimatanläggning på. Alltså förhållanden som är helt annorlunda än dagens verklighetsfrämmande testmetoder. Våren 2017 planerar Peugeot/Citroën att också redovisa de verkliga utsläppen av kväveoxider från sina dieslbilar. Även Opel är på gång med att redovisa realistiska värden, och ska börja med Astra våren

2016. Dock har Opel såvitt känt inte med någon extern organisation och begränsar sig än så länge till koldioxidutsläppen.

Dessa initiativ är sannerligen välkomna! Men PSA och Opel behöver fler efterföljare. Volkswagen har hela hösten lagt stora pengar på helsidesannonser för nya modeller, samtidigt som kunderna fortfarande väntar på hur och när deras olagligt manipulerade dieselmotorer ska åtgärdas, och hur utsläppen då kommer att bli. Om "Das Auto" ska återvinna kundernas och allmänhetens förtroende borde VW i stället ta fasta på PSA:s initiativ och börja redovisa utsläpp från verklig körning innan lagen kräver det.

Och varför gör inte den svenska marknadsledaren Volvo samma sak och visar att företaget vill leva upp till sin höga miljöprofil? Vi uppmanar alla biltillverkare som vill åtnjuta allmänhetens odelade respekt och förtroende att följa det franska initiativet och redovisa sina verkliga utsläpp för alla. Vi uppmanar också tjänstebilsköparna att ställa samma krav.

Christian Berggren

professor i industriell organisation, Linköpings universitet

Göran Finnveden

professor i miljöstrategisk analys, KTH

Anders Gullberg

forskare vid Centre for sustainable communications, KTH

Staffan Jacobsson

professor i forsknings- och teknikpolitik, Chalmers

Per Kågeson

pensionerad adjungerad professor i miljösystemanalys, KTH

Så kontaktar du SvD Debatt:

Redaktör: Carina Stensson Biträdande redaktör: Carl-Johan Bilkenroth
Mejl: debatt@svd.se Telefonnummer: 08-135149
Twitter: [@SvDDebatt](https://twitter.com/SvDDebatt) Facebook: SvD Debatt

