

## **Förslag till EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING om fastställande av utsläppsnormer för nya personbilar och nya lätta nyttfordon och om ändring av förordning (EG) nr 715/2007 (omarbetning), KOM (2017) (676) - remissvar från 2030-sekretariatet**

*“Europe invented the car. And it had a good run: it modernised our economy and changed our society. But the car as we know is reaching its limits. It’s now time for Europe to re-invent it.”*

Miguel Arias Cañete, EU-kommissionär för klimat

### **Bakgrund: Förslaget från EU-kommissionen**

Förslaget från kommissionen ingår i Clean Mobility Package II, EU:s stora paket för att minska klimatpåverkan från transportsektorn. Enligt förslaget måste utsläppen från nya bilar och skåpbilar i genomsnitt vara 15 % lägre år 2025 och 30 procent lägre år 2030, jämfört med den sedan tidigare beslutade nivån för år 2021 på 95 g CO<sub>2</sub>/km för nya personbilar och 147 g CO<sub>2</sub>/km för lätta lastbilar. Värdena är liksom idag viktbaserade, innebärande att tyngre fordon får släppa ut mer än lättare, och utgår från WLTP-utsläppsvärdena, vilket är anledningen till att de inte uttrycks i gram utan i procent.

Tillverkare som producerar upp till 10 000 bilar eller 22 000 lätta lastbilar kan fortsatt få särskilda, lättare utsläppsmål, men nisch tillverkare med årlig produktion på upp till 300 000 fordon om året kommer från år 2025 att få specifika utsläppsmål. Tillverkare oavsett storlek kan poola med andra för att gemensamt nå CO<sub>2</sub>-målen.

Särskilda utsläppsrabatter på upp till 7 g CO<sub>2</sub>/km för eco-innovationer vars klimatnytta inte syns i de officiella utsläppsvärdena, finns oförändrat till 2024, därefter utvidgas listan med mobil luftkonditionering. Inga tekniker tas bort från listan.

Istället för en produktionskvot för elbilar, som bl.a. Kina och vissa amerikanska delstater infört, föreslås särskilda incitamentsmekanismer, som att biltillverkare som år 2025 når mer än 15%, och 2030 mer än 30% lågutsläppsbilar, får 5 procentenheter sänkta totala klimatåtaganden.

Lågutsläppsbilar föreslås vara de fordon som släpper ut under 50 g CO<sub>2</sub>/km; i praktiken elbilar, bränslecellsbilar och vissa laddhybrider (men inte gas- eller etanolbilar eftersom klimatnyttan med biobränslen inte räknas in). Inom lågutsläppsbilar räknas rena nollemissionspersonbilar som 1 fordon, andra som 0,5.

I paketet föreslås en skärpning av Clean Vehicles Directive som ställer krav på offentlig sektors upphandling av noll- eller lågemissionsfordon, för inköp, hyra, leasing samt för kontraktsuppdrag som skolskjuts, färdtjänst och sophämtning. Personbilar och lätta bussars

utsläpp får vara max 25 g CO<sub>2</sub>/km år 2025 och 0 g CO<sub>2</sub>/km år 2030. För tunga fordon, som t ex bussar och tunga lastbilar, krävs en viss andel Clean Vehicles på el, vätgas, naturgas eller biogas. För Sverige ska 35% av personbilarna klara dessa krav både år 2025 och 2030, medan andelen bussar höjs från 50% år 2025 till 75% år 2030 och lastbilar från 10% till 15%.

Det föreslås också ett fortsatt arbete med att bättre mäta "riktig" förbrukning. Därtill föreslås 800 miljoner euro till Connecting Europe Facility, för delfinansiering av utbyggnad av alternativ infrastruktur, delvis som en reaktion på de relativt svaga alternativbränslestrategier medlemsländerna presenterat. Det föreslås också att europeisk batteriutveckling och -innovation får 200 miljoner euro till utöver de befintliga 150 miljoner euro inom Horizon 2020, med syfte att EU ska stärka sin konkurrenskraft på batterisidan gentemot Asien.

Kommissionens utgångspunkter har varit att medlemsländerna ska nå sina klimatmål, att konsumenterna ska gagnas ekonomiskt och att EU:s arbetsmarknad ska gynnas.

### **Processen**

Förslaget ingår i paketet för hållbar mobilitet, som nu ska förhandlas med ministerrådet och EU-parlamentet. Ett slutligt beslut förväntas under våren 2019, innan parlamentsvalet i maj.

Ordförande för EU- parlamentets transportkommitté, Karima Delli, kallar kommissionens förslag "en förgiftad gåva som förhindrar bilindustrins nödvändiga modernisering" och anger att det behöver skärpas för att vara i linje med Parisavtalet. Bl.a. vill Delli se en bindande andel nollutsläppsfordon, samt skärpta 2025-mål med sikte på 18-28% minskade utsläpp.

Paraplyorganisationen Transport and Environment är kritiska mot att målen 15 respektive 30% lågutsläppsbilar inte är förenade med straffsatser; "det är att ge bort ledarskapet inom elbilar till Kina". Även energiföretagens branschorganisation Eurelectric vill se skärpta utsläppsmål, men teknikneutrala villkor snarare än elbilskvoter.

### **2030-sekretariatets synpunkter**

2030-sekretariatet är positiva till att EU tar fram nya utsläppsmål för nya bilar, men har en rad förslag på justeringar:

- **Räkna faktisk klimatnytta.** Klimatvärdena bör justeras så att de tar hänsyn till biobränslets faktiska nytta enligt RED-direktivets värden, kombinerat med ett åtagande att genom bilens egna motoranalys (On Board Diagnostics eller OBD) eller på annat sätt kunna visa att dessa drivmedel faktiskt tankas. Då stimuleras biltillverkare att erbjuda fordon för biodrivmedel, samtidigt som klimatnyttan säkerställs.
- **Höj ambitionen.** Kommissionen anger att "*More than 80% of the new vehicles will still have an internal combustion engine in 2030*" vilket vi bedömer är en för låg ambitionsnivå, särskilt på personbilssidan. Vi ser också att nya bilars utsläpp behöver minska betydligt mer än förslaget, både för att trygga framtida konkurrenskraft för industrin och för att säkerställa att transportsektorn bidrar till Parisavtalets uppfyllelse.

- **Inför bindande mål med sanktionsavgifter.** För att minska marknadens osäkerhet bör det stå klart att den som inte uppfyller kraven drabbas av högre kostnader än konkurrenter, i linje med de befintliga 2021-målen samt vad bilindustrin känner från andra stora marknader.
- **Slå fast långsiktiga mål.** 2030 är i många fall bara två modellbyten bort och därför är det rimligt att också ha mål för 2040 och 2050, som också är slutåren för svensk energipolitik respektive EU:s långsiktiga klimatmål.
- **Stimulera marknadslösningar.** Kommissionens förslag att tillverkare ska kunna poola resurser bör utvidgas till ett handelssystem mellan tillverkare, så att en producent med mycket låga utsläpp kan tjäna på att överprestera.
- **Gynna lättare fordon.** Viktdifferentieringen där tunga bilar får släppa ut mer missgynnar lättviktsmaterial, innebär högre förbrukning och utsläpp och bör tas bort - såsom Sverige redan gjort med bonus malus-beskattningen.
- **Ta höjd för teknisk utveckling.** Det som var en teknisk innovation 2015 är det inte år 2025 och därför behöver listan över innovationer som berättigar till bonusgram begränsas.
- **Stimulera mobilitetslösningar.** När bilindustrin engagerar sig i samverkan mellan bil och kollektivtrafik, i bilpooler eller liknande, påskyndas en hållbar mobilitet. Detta syns dock inte i bilars utsläppsvärden och bör därför gynnas på ungefär samma sätt som tekniska innovationer.
- **Låt offentlig sektor välja förnybart.** Offentlig upphandling är viktig för fordonsomställningen, och miljöstyrningen får inte - som med nuvarande förslag - förhindra offentlig sektor att välja t.ex. biogas för personbilar eller HVO och E95 för kollektivtrafik eller sopbilar.
- **Minska skillnaden mellan personbilar och lätta lastbilar.** Skillnaden mellan utsläppskrav på personbilar och lätta lastbilar bör successivt minskas, bl.a. för att påskynda elektrifiering även bland minibussar och skåpbilar.
- **Inför konkreta utsläppsmål även för tunga fordon.** Om något år finns det utsläppssiffror även för exempelvis tunga lastbilar, och kommissionens förslag om att gå på teknik när Clean Vehicles ska definieras bör då ersättas med CO2-mål.

Stockholm den 29 Januari 2018

Mattias Goldmann