

Revidering av koldioxidkraven för lätta fordon och av EU:s regler om fordonsmärkning – Remissvar från 2030-sekretariatet

Sammanfattning av synpunkter

Att år 2026 revidera utsläppskraven för nya personbilar från år 2035 är acceptabelt *om och endast om* förändringarna i den fortsatta processen inte blir större än i Kommissionens förslag, och om det inte öppnas upp för återkommande förändringar. Stimulansen för elektrobränslen, biogas och fossilfritt stål är välkommen även om den vore viktigare före än efter år 2035. Förslaget om lägre utsläppskrav på lätta lastbilar (vans) är inte acceptabla – omställningen här behöver påskyndas, inte stanna av. Förslaget om märkning av nya och begagnade bilar är godtagbart men svenska Konsumentverkets förslag är bättre, vilket pekar på värdet av nationellt anpassad information.

Sammanfattning av förslaget

EU föreslår en revidering av koldioxidkraven för lätta fordon och av reglerna om fordonsmärkning, innehållande:

- (1) större flexibilitet för biltillverkare att nå sina CO₂-mål;
- (2) förbättrad teknikneutralitet i CO₂-utsläppsstandarder;
- (3) bibehållna bidrag till klimatmålen i EU:s klimatlag;
- (4) upprätthållen säkerhet och förutsägbarhet för tillverkare och investerare i värdekedjan för nollutsläppsmobilitet;
- (5) bättre service till potentiella köpare av nollutsläppsfordon genom utökad information

Förslaget har föregåtts av en process där alternativ undersökts, bl.a. avseende rollen för förnybara drivmedel, ökad tidsmässig flexibilitet för efterlevnad, superkrediter för små elbilar, ökad stimulans och högre böter för att påskynda omställning och mer fordonsmärkning. I ett särskilt annex presenteras beräkningsmodeller för förslagen.

Övergripande inställning

Tilltron till EU:s regelverk är helt avgörande för omställningen. Redan de förändringar som hittills beslutats och föreslagits från EU urholkar trovärdigheten för beslutade mål, färdplaner och regelverk. Därför är det viktigt att det som nu beslutas gäller – möjligheterna att åter riva upp besluter bör vara starkt begränsade och tydligt beskrivna avseende på vilkas initiativ, när, på vilka sätt och i vilka delar ytterligare justeringar kan ske.

2030-sekretariatet är övertygade om att nya personbilar år 2035 i princip enbart är eldrivna. Därför är den föreslagna förändringen – från 100% nollutsläppsfordon till minst 90% med kompensatoriska åtgärder i form av fossilfria drivmedel och fossilfritt stål – i huvudsak att se som en slags nödutgång för fordonsbranschen, inte avsedd att utnyttjas. Det innebär också att möjligheten får begränsad betydelse för producenterna av fossilfritt stål och fossilfria drivmedel – de behöver under en övergångstid stimuleras med andra åtgärder som med större sannolikhet stimulerar framväxten av en marknad.

Ur klimatperspektiv är det avgörande att fordonets samlade klimatpåverkan hanteras, well-to-wheel. Tyvärr behåller Kommissionen det snäva fokuset på avgasutsläpp, även om vissa steg till ett helhetstänk tas genom att stimulera användandet av fossilfritt stål. Det är också, vilket näringslivet ständigt betonar, viktigt att krav som ställs är teknikneutrala, men förslaget fokuserar enbart på utsläppsminskningar genom eldrift, vissa typer av drivmedel och fossilfritt stål. Därtill är det, vilket vi återkommande påpekar, viktigt att det som aviseras från EU faktiskt gäller – vi kan godta en begränsad förändring längs vägen men det får inte öppna dörren för återkommande justeringar som omöjliggör investeringar i omställningen. Slutligen behöver EU:s förslag tydligt relatera till varann, där det inte är givet hur detta förslag förhåller sig till Alternative Fuels Infrastructure Regulation (AFIR), Clean Vehicles Directive (CVD), Renewable Energy Directive (RED) eller föreslagna energiskattedirektiv, etc – en ökad samordning och färre separata initiativ vore välkommet.

Utsläpp från personbilar: Tillstyrks med justeringar

Kommissionen föreslår att 2035-kraven för personbilar och lätta lastbilar (vans) sänks från nu gällande 100% minskade Co2-utsläpp till 90%, jämfört med 2021 års nivå och räknat på tailpipe-utsläpp. Aktörer som väljer att nyttja möjligheten till fortsatta utsläpp ska kompensera dessa med investeringar i fossilfritt stål och förnybara drivmedel av icke-biologiskt ursprung (RFNBO) eller biogas.

Vi noterar att merparten av bilindustrin mottagit EU-kommissionens förslag med måttlig entusiasm, utifrån att kostnaden för fossilfritt stål och elektrobränslen inte är känd men förväntas bli hög under relativt lång tid framöver, och att tillgången på dessa båda är okänd men förväntas vara begränsad under relativt lång tid framöver. Förslaget är därmed knappast den ”gåva” till bilindustrin som det framställts som, och vi räknar inte med att det kommer att utnyttjas så mycket att omställningen fördröjs eller hotas. För nya aktörer inom dessa bränslen och fossilfritt stål är däremot förslaget en möjlighet att attrahera investerare och trygga en viss marknad, om än begränsad.

Möjligheten att poola utsläpp mellan tillverkare innebär att tillverkare kan tjäna pengar på att överprestera jämfört med kraven, vilket i grunden är positivt. Möjligheten att poola utsläpp innebär också att undantaget för tillverkare som bygger max 1000 bilar per år är onödigt – Bugatti, Koenigsegg och andra extremtillverkare som inte önskar uppfylla utläppskraven kan inom ramen för sin väl tilltagna prislapp inkludera köpet av utsläppsrätter från andra tillverkare.

Möjligheten att räkna utsläppen över flera år (2025-2027, 2030-2032) innebär en viss klimatmässig försämring jämfört med skarpa utsläppsmål per år, och EU har tidigare kombinerat detta med krav på att de som utnyttjar flexibiliteten totalt sett ska prestera något större utsläppsminskningar. Det borde vara fallet även denna gång.

Utifrån att elbilens totala klimatpåverkan förstås inte är noll, är det fullt möjligt att den samlade klimatpåverkan av Kommissionens reviderade förslag är positivt. Det gäller särskilt om möjligheten att investera i fossilfritt stål har en tidig tyngdpunkt, och alltså inte i huvudsak ska ske efter 2035. Vi ser då detta som en rimlig väg framåt, men vill betona att kraven varken får revideras mer än vad som nu föreslås, eller tas upp till nya revideringar längre fram – det som nu föreslås ska gälla till 2035.

Utsläpp från lätta lastbilar: Avvisas

Kommissionen föreslår att 2030-kraven för lätta lastbilar (vans) sänks från nu gällande 50% minskade Co2-utsläpp till 40%, jämfört med 2021 års nivå. För 2035 ska samma 90% gälla som för personbilar.

Vi avvisar förslaget. Visserligen har många medlemsstater långt till 2030-målet, men bland annat Nederländerna har med enkla och billiga medel, främst miljözoner, visat att omställningen av lätta lastbilar kan gå mycket snabbt. [Se 2030:s rapport här](#). Eftersom lätta lastbilar i hög utsträckning används i städer, är det särskilt angeläget att omställningen påskyndas här. Detta är också ett segment där konkurrensen från kinesiska tillverkare är särskilt allvarlig, och det vore olyckligt om de gavs ett större försprång i omställningen till elektromobilitet. Med Kommissionens förslag blir också steget från 2030- till 2035-målet mycket stort. De nu gällande nivåerna bör bestå eller skärpas till 60%.

Superkrediter för små elbilar: Avvisas

Fram till 2034 föreslår Kommissionen att varje nytt nollutsläppsfordon som identifieras som ett "litet elfordon" ska räknas som 1,3 fordon när en tillverkares genomsnittliga specifika utsläpp beräknas.

Det är utmärkt att [problemet med "carbesity"](#) adresseras, och positivt exempelvis att franska bonus-malus-systemet också har med en viktfaktor. Däremot ser vi detta förslag som i huvudsak protektionistiskt, med krav på europeisk produktion och tekniska specifikationer som främst tycks ägnade att blidka fransk och italiensk bilindustri och därmed deras regeringar. Gränsen vid 4.2 meter totallängd är diffust satt och fokuserar på fel dimension; vikten är ett större problem än storleken och bland yttermått är troligen bredden ett större problem än längden. Vi avvisar att dessa bilar ska ha lägre säkerhetskrav än andra, och framför allt att dessa krav ska frysas i tio år, vilket betyder att tekniska framsteg som kan rädda liv inte kommer denna kundgrupp till gagn.

Bränslekrediter: Tillstyrks med reservation

Från och med 2035 ska kommissionen beräkna bränslekrediter för varje tillverkare baserat på mängden av RFNBO, biogas och vissa andra biodrivmedel som den ansvarat för och deras växthusgasutsläpp. Detta får svara för upp till 3% av klimatkraven för RFNBO och 1% för biogas och biodrivmedel.

Vi menar att dessa bränslen framför allt behöver förbättrade villkor för marknadsintroduktion i närtid, och att det i huvudsak bör ske på andra sätt än i form av krediter för bilindustrin. Elektrobränslen är i huvudsak relevanta för sjöfart och flyg, biogas för tunga transporter till land och till sjöss, och den förväntat begränsade tillgången på dessa gör det mindre angeläget att allokera dem till personbilar. Om bilindustrin kan bidra till att de fasas in i de ovan nämnda sektorerna kan det dock vara positivt.

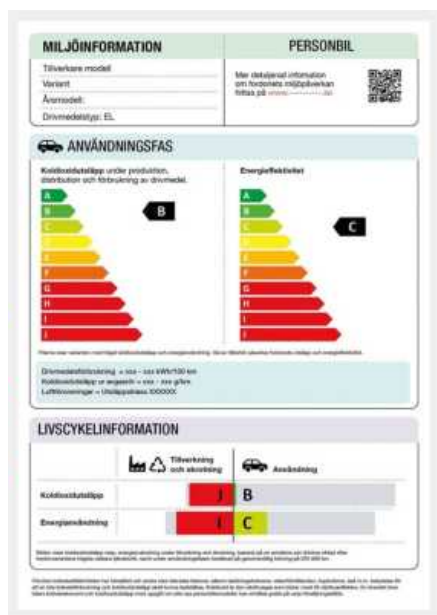
Vi påminner också Kommissionen om att de redan 2023 skulle komma med ett förslag om en fordonsklass för fordon som kör på CO2-neutrala bränslen, vilket vi fortsatt inväntar.

Märkning: Tillstyrks med reservation

En märkning för nya och begagnade bilar föreslås införas, med information om:

- Drivlina (bensin, diesel, hybrid, laddhybrid, el etc)
- Koldioxidutsläpp vid körning
- Bränsleförbrukning eller elförbrukning vid körning
- Elektrisk räckvidd
- Grundläggande tekniska data
- Länk eller QR-kod för mer information

Det finns inget krav på att visa hur höga utsläppen blir ur ett livscykelperspektiv, eller hur energieffektiv bilen är i förhållande till hur många passagerare som får plats. Kommissionen anger att det i framtiden, när tillgänglig data utvecklas, *kan* kompletteras med *till exempel* prestandan hos laddhybridfordon – våra kursiveringar visar hur otydligt det är hur detta kommer att utvecklas. Vi föredrar sammantaget Konsumentverkets redan presenterade förslag till miljöinformation (se nedan), som har med det livscykelperspektiv som Kommissionens förslag saknar. Vi önskar också att andra möjligheter till förbättrad information om begagnade bilar tillstånd, särskilt avseende elbilars batterier, tas tillvara, exempelvis gällande bilbesiktningens kapacitet att förse begagnatmarknaden med information.



I kommissionens förslag ingår också att bilar och lätta lastbilar ska klassas enligt EU:s gängse A-G-stege, utifrån koldioxidutsläpp:

CO ₂ emissions class	CO ₂ emissions in g/km for vehicle category M1	CO ₂ emissions in g/km for vehicle category N1
A	0	0
B	1 to 25	1 to 25
C	26 to 50	26 to 50
D	51 to 75	51 to 100
E	76 to 100	101 to 150
F	101 to 125	151 to 200
G	126 and higher	201 and higher

Det framgår inte hur denna skala tagits fram, när den ska skärpas eller till vad den ska användas utöver själva märkningen. Det är rimligt att anta att medlemsländer kan komma att använda den för fordonsbeskattning och det är då olyckligt att endast ”tailpipe” tas med utan någon som helst bedömning av fordonets totala klimatpåverkan. I Sverige med en 98% fossilfri elmix är elbilens klimatpåverkan vid drift nära noll, i andra EU-länder med en hög fossil andel av elmixen är det direkt missvisande att räkna eldrift som nollutsläpp. Därtill har alla elfordon en betydande klimatpåverkan vid tillverkningen – klimatnyttan ur livscykelperspektiv är ändå tydlig, men det är likafullt värdefullt med klimatinformation som hanterar helheten bättre än Kommissionens förslag.

För märkningen ska medlemsstaterna utse en marknadsövervakningsmyndighet som ska säkerställa efterlevnad av de antagna åtgärderna, och fastställa regler för påföljder och överträdelser av bestämmelserna, med effektiva, proportionerliga och avskräckande straff.

Slutord

Vi tackar för möjlighet att ge synpunkter på det remitterade förslaget, som vi till stora delar menar är positivt eller acceptabelt – men där varje öppning för urholkningar eller förseningar riskerar hela tilltron till EU:s regelverk. Det är upp till oss alla att säkerställa att denna tilltro bibehålls och stärks.

För 2030-sekretariatet

Mattias Goldmann