

9. august 2021

Høringssvar: Europa-Kommissionens lovforslag vedrørende CO2-præstationsnormer for lette køretøjer

Det er yderst positivt, at Kommissionen foreslår forbud mod salg af person- og varebiler, der kører på fossilt brændstof i 2035. Dette kan være med til at fremme salget af elektriske køretøjer og bane vejen for den grønne omstilling, i og med personbiler står for 12 % af EU's CO2-udslip, mens varebiler står for 13 % af vejtransportens CO2-udledninger i EU.

Personbiler

2035-målet om 100 % salg af elbiler viser at Kommissionen er seriøse omkring dekarboniseringsmålet i 2050. Det er meget positivt, selvom slutdatoen for salg af fossilbiler kunne være mere ambitiøs. Målsætningen på 55 % reduktionsmål i 2030 er dog ikke den mest samfundsøkonomiske måde i forhold til at nå målet i 2035 på. [Se BloombergNEFs analyse her](#). Den mest samfundsøkonomiske måde at nå målene på, er ved at have deciderede mål for salg af nulemissionsbiler, særligt elbiler. Dette vil også gøre det muligt at nå en positiv TCO for elbiler inden 2026.

- *Slutdatoen for salg af fossil-biler bør rykkes frem til senest 2030 og de øvrige mål bør ændres derefter. Reguleringen bør give medlemsstaterne mulighed for at sætte en tidligere slutdato end fastsat i reguleringen.*
- *Der bør laves nulemissionsmål for salg af elbiler på hhv. 22 % i 2025, 37 % i 2027 og 67 % i 2030, for mest samfundsøkonomisk og hurtigt at nå 100 % målet i 2035.*

Det er positivt at 'zero- and low-emission vehicle'-systemet (ZLEV) fjernes fra 2030. Det er dog alt for sent, da det betyder at bilproducenter kan nå CO2-kravet via salg af forurenende plug-in hybridbiler helt frem til 2029; plug-in hybridbiler udleder op til 3-4 gange mere end de officielle testresultater. Derfor skal plug-in hybridbiler ikke tilgodeses frem for rene elbiler. [Se en uddybende forklaring om ZLEV-systemet fra Transport & Environment her](#).

- *Multiplikatoreffekten på 0,7 for plug-in hybridbiler i ZLEV-systemet, skal fjernes hurtigst muligt, og senest i 2025, hvor Taksonomiforordningen indikerer, at plug-in hybridbiler ikke længere anses som værende bæredygtige.*

Det er positivt at e-fuels er holdt uden for CO₂-kravene til person- og varebiler. Det skal de blive ved med, da krav om e-fuels vil forsinke elektrificeringen af vejtransporten og forlænge brug af forurenende forbrændingsmotorer, samtidig med at udskyde omstillingen, hvor e-fuels er nødvendige for den grønne omstilling; fly, skibsfart og tung industri.

- *E-fuels skal holdes uden for CO₂-kravene, ligesom det er foreslået af Kommissionen.*

Ligesom med varebiler er der en udfordring i forhold til brugen af referencevægten (mass adjustment) i CO₂-kravene, der betydeligt udhuler CO₂-gevinsten i kravene. [Uddybende forslag til hvordan systemet hensigtsmæssigt kan ændres kan læses her.](#) Det er ligeledes vigtigt at integriteten i målene sikres, ved at få tal for det reelle brændstofforbrug, gennem brændstofforbrugsmålere (fuel consumption meters). Samtidig bør der sættes et loft over, hvor klimabelastende nye fossil-personbiler fra den enkelte producent må være. Dette for ikke at give incitament til at udhule lovgivningen, da multipliers og elbiler kan give plads til at fossil-bilers udledning faktisk kan stige, hvis ikke der er et loft.

- *Referencevægt-systemet for bilproducenter bør fjernes øjeblikkeligt fra CO₂-kravet, så kravene ikke udhules.*
- *Brug af brændstofforbrugsmålere skal sikre, at målene reelt nås og at fusk minimeres.*
- *Der bør sættes et loft over den fremtidige CO₂-udledning fra fossilbiler, på niveau med den enkelte producents gennemsnitlige udledning fra 2021.*

Varebiler

På trods af et forslag om forhøjet målsætning fra 31 % til 50 % salg af nulemissionsvarebiler i 2030 og 100 % salg i 2035, er CO₂-kravene frem mod 2030 så lave, at producenterne kan opfylde dem ved salg af fossile varebiler. Samtidig er 50 % i 2030 stadig for lavt til at det er realistisk at nå EU's dekarboniseringsmål i 2050. Derfor bør CO₂-kravet i 2030 hæves yderligere.

- *Målsætningen i 2030 bør hæves yderligere fra 50 % til 60 % for at nå dekarboniseringsmålet i 2050.*

Uden et nyt delmål før 2030 kan der potentielt gå 10 år før el-varebilssalget for alvor starter. I 2020 blev der i EU solgt 2,3 % elektriske varebiler, grundet det lave CO₂-krav til varebiler. Dette på trods af at flere el-varebiler allerede i dag er billigere i køb og drift, sammenlignet med fossil-varebiler. Vi forventer at salg af el-varebiler forbliver på omtrent 5-7 % frem mod 2027/2028, uden nye delmål før 2030, fordi det hidtil har været muligt for

varebilsproducenter at nå målet uden salg af elektriske varebiler. Derfor bør der tilføjes et delmål i 2027 for at sætte det nødvendige skub i el-varebilssalget og gøre det lettere at nå målsætningerne i 2030 og 2035, samtidig med et separat nulemissions-mål for reelt at sætte skub i salget af elektriske varebiler. Da el-varebiler har en større vægt på grund af batteriet, bør der tillades en højere totalvægt af el-varebiler, ligesom det er sket med lastbiler.

- *Der bør laves nye delmål på hhv. 20 % i 2025 og 31 % CO₂-reduktion i 2027.*
- *Der bør laves separate nulemissions-mål på hhv. 15 % i 2025, 25 % i 2027 og 50 % i 2030, for at sikre produktion og salg af el-varebiler.*
- *Der bør tillades en forøget totalvægt af el-varebiler frem mod 2030, grundet batteriets vægt.*

Målet for CO₂ reduktion for varebiler er koblet op på referencevægten (mass adjustment). Den nuværende regulering tillader at større og tungere varebiler må udlede mere CO₂, hvilket gør det mere attraktivt for producenter at sælge større fossile varebiler. Fra 2015-2019 er gennemsnitsvægten steget med 7 %, fordi der er blevet solgt langt flere større varebiler. Det betyder, at det der i virkeligheden er et mål på 147 gCO₂/km i 2020, i praksis nu er hævet til 157 gCO₂/km. Det er med til at udhule reguleringen og slække målsætningen. Denne stigning i varebilers vægt undergraver CO₂-reduktionsmålet, hvorfor referencevægten for varebiler bør fjernes.

- *Referencevægten for varebilsproducenter bør fjernes i reguleringen omgående.*