

Politik och kommunikation  
Sara Emanuelsson, 08-677 26 56

Diarienumr; M2021/01392  
Miljödepartementet  
Klimatenheten

## **Remiss av Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EU) 2019/631 om normer för koldioxidutsläpp för nya personbilar och för nya lätta nyttofordon**

Energiföretagen Sverige samlar och ger röst åt omkring 400 företag som producerar, distribuerar, säljer och lagrar energi. Vårt mål är att utifrån kunskap, en helhetssyn på energisystemet och i samverkan med vår omgivning, utveckla energibranschen – till nytta för alla.

### **Sammanfattning**

Energiföretagen välkomnar ambitionshöjningen som följer av kravet att all nyförsäljning ska vara nollemissionsfordon 2035. Om EU ska ha någon chans att nå koldioxidneutralitet 2050, måste hela fordonsflottan bestå av nollutsläppsfordon 2050. Därför är det olyckligt att man enligt förslaget behåller den blygsamma målnivån för 2025 (15%), då den i praktiken blir gällande till och med 2029. Energiföretagen förespråkar en mer jämnt fördelad utveckling, alternativt en årlig skärpning av kraven. Energiföretagen anser vidare att man i revideringen ska ta tillfället i akt och till 2025 fasa ut kryphålet där plug-in-hybriderna kan dubbelräknas och leda till lägre utsläppskrav för tillverkaren.

### **Generella synpunkter**

Energiföretagen konstaterar att såväl teknikutvecklingen som reformtakten har varit snabb inom transportområdet under de senaste åren. Nationellt har det fattats en rad beslut som tar oss närmare 2030-målet på 70 procents minskade koldioxidutsläpp. Även på EU-nivå har det relativt nyligen tagits initiativ som styr mot förbättrad CO<sub>2</sub>-prestanda, koldioxidsnålare offentlig upphandling och inte minst laddinfrastrukturutbyggnad i direktivet om byggnaders energiprestanda. Som en nödvändig anpassning till Parisåtagandena har EU:s klimatmål har sedan dess skärpts, vilket också ställer krav på betydligt högre omställningstakt. Därför är det mycket välkommet att EU-kommissionen nu ser över rubricerade förordning, som enligt Energiföretagen redan 2019 hade för lågt ställda ambitioner.

Energiföretagens allmänna hållning när det gäller transportsektorns omställning är alla lösningar kan ha en roll att spela, över tid och i olika sektorer, och teknikneutralitet bör råda. Redan i förordningen från 2019 gjorde kommissionen

ett vägval med inriktningen på ZELV och ZEV, och fokuserar därmed på "tail pipe emissions", där man reglerar fordon och bränslen separat. Energiföretagen tror att en "well-to-wheel"-ansats, skulle kunnat ge en rättvisare jämförelse och starkare styrning mot koldioxidneutralitet. Här skulle behövas ett omtag i den europeiska lagstiftningen som Energiföretagen dock inte bedömer som genomförbart i nuläget, givet inriktningen på de förslag som nu ligger på bordet.

### **Specifika synpunkter**

Givet rådande regleringsmodell, välkomnar Energiföretagen ambitionshöjningen som följer av kravet att all nyförsäljning ska vara nollemissionsfordon 2035. Om EU ska ha någon chans att nå koldioxidneutralitet 2050, måste hela fordonsflottan bestå av nollutsläppsfordon 2050. Därför är det olyckligt att man enligt förslaget behåller den blygsamma målnivån för 2025 (15%), då den i praktiken blir gällande till och med 2029. Energiföretagen förespråkar en mer jämnt fördelad utveckling, exempelvis 22% år 2025, 37% år 2027 och 67% år 2030, alternativt en årlig skärpning av kraven.

Lågt ställda ambitioner ger fel signaler till alla de aktörer i ekosystemet runt nollemissionsfordonen som inväntar tydliga politiska signaler för att våga satsa fullt ut. För de fordonstillverkare som har svårt att hänga med i utvecklingen skulle någon form av flexibel mekanism kunna utvecklas. Högre ambitioner i kombination med ett system med flexibla mekanismer skulle också gynna de tillverkare som ligger i frontlinjen, i stället för att ge tillverkare incitament till att anpassa sig till en lägstanivå.

Energiföretagen anser vidare att man i revideringen av förordning 2019/631 ska ta tillfället i akt och till 2025 fasa ut kryphålet där plug-in-hybrider kan dubbelräknas och leda till lägre utsläppskrav för tillverkaren. Följden av denna regel är att marknaden under 2020 har översvämmats av plug-in-hybrider med tveksam klimatprestanda. Till 2025 borde det finnas ett tillräckligt utbud av ZEV:s för att denna rabatt ska kunna utgå.

Höjda ambitioner i utsläppsprestandan hos fordonen måste givetvis gå hand i hand med en utbyggnad av laddinfrastrukturen och omställningen av kraftproduktionen i EU. Energiföretagen välkomnar därför de förslag till skärpningar av EU ETS och AFIR som lagts fram parallellt inom ramen för Fit For 55.



Åsa Pettersson

VD, Energiföretagen Sverige