

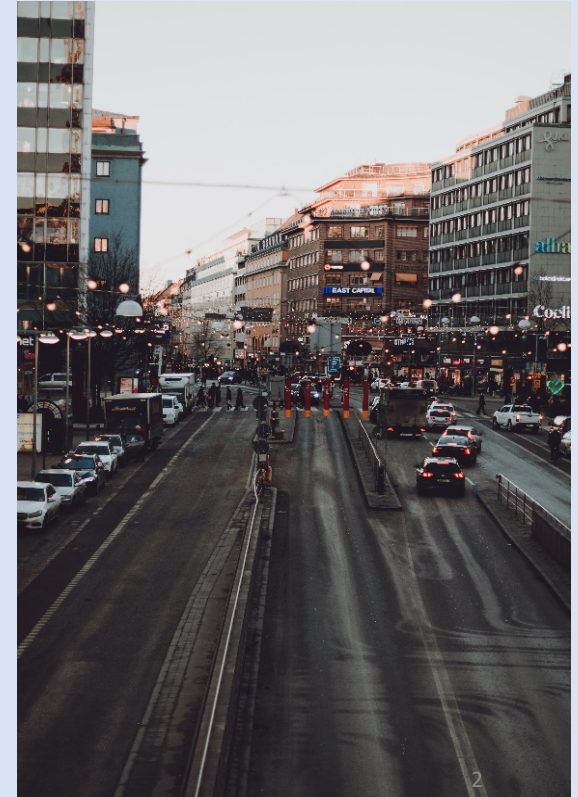
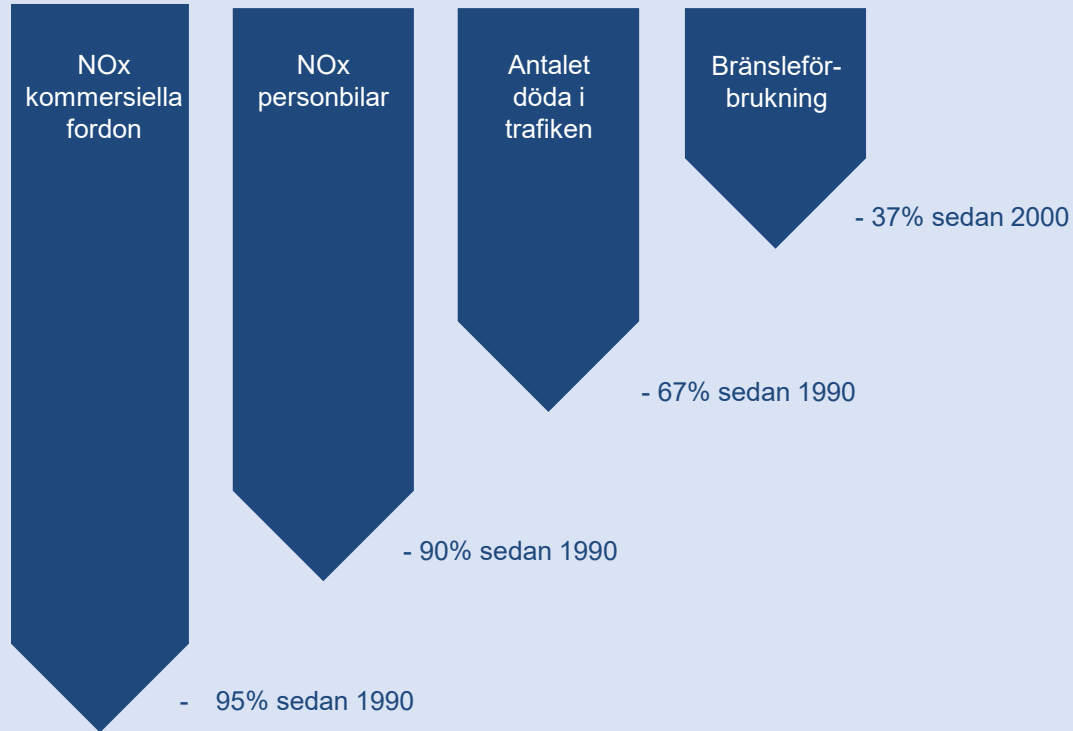
Bakgrund till

BIL Swedens Färdplan med fokus på personbilar

2019-12-11



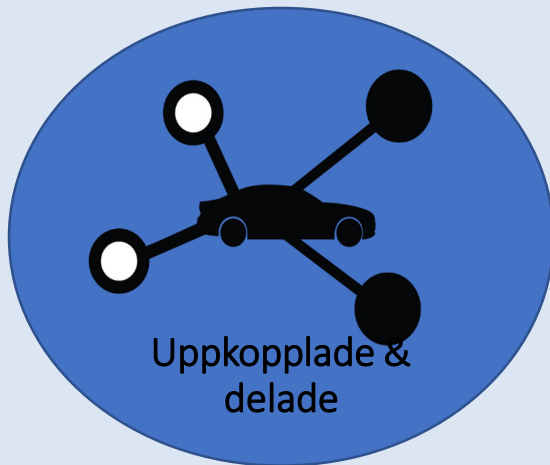
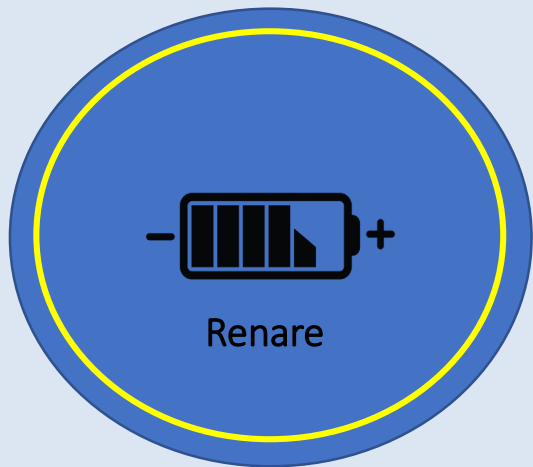
Fordonsindustrins framsteg





Men mer behöver göras ...

Fordonsindustrins tre megatrender

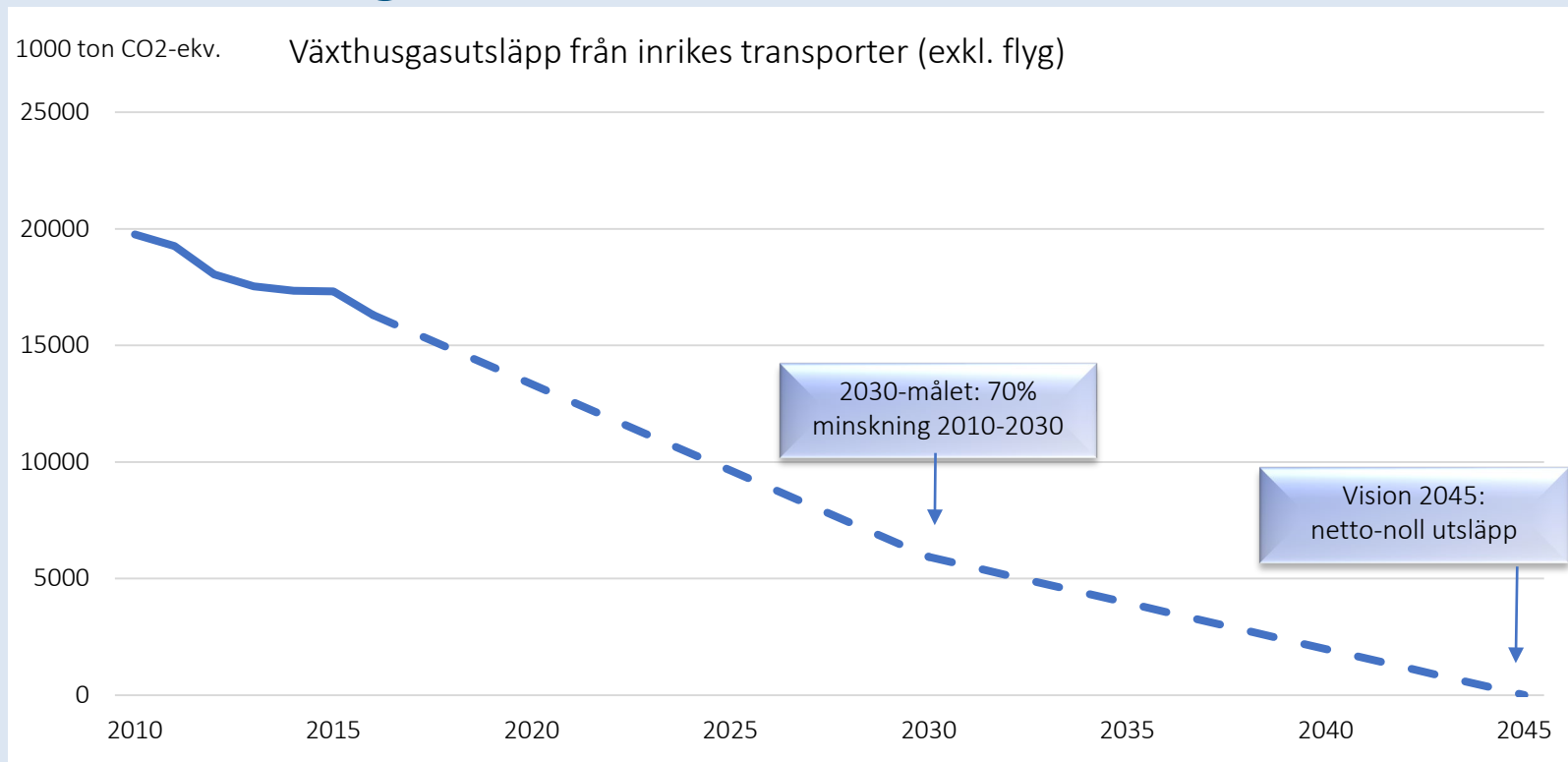


Processen mot en färdplan



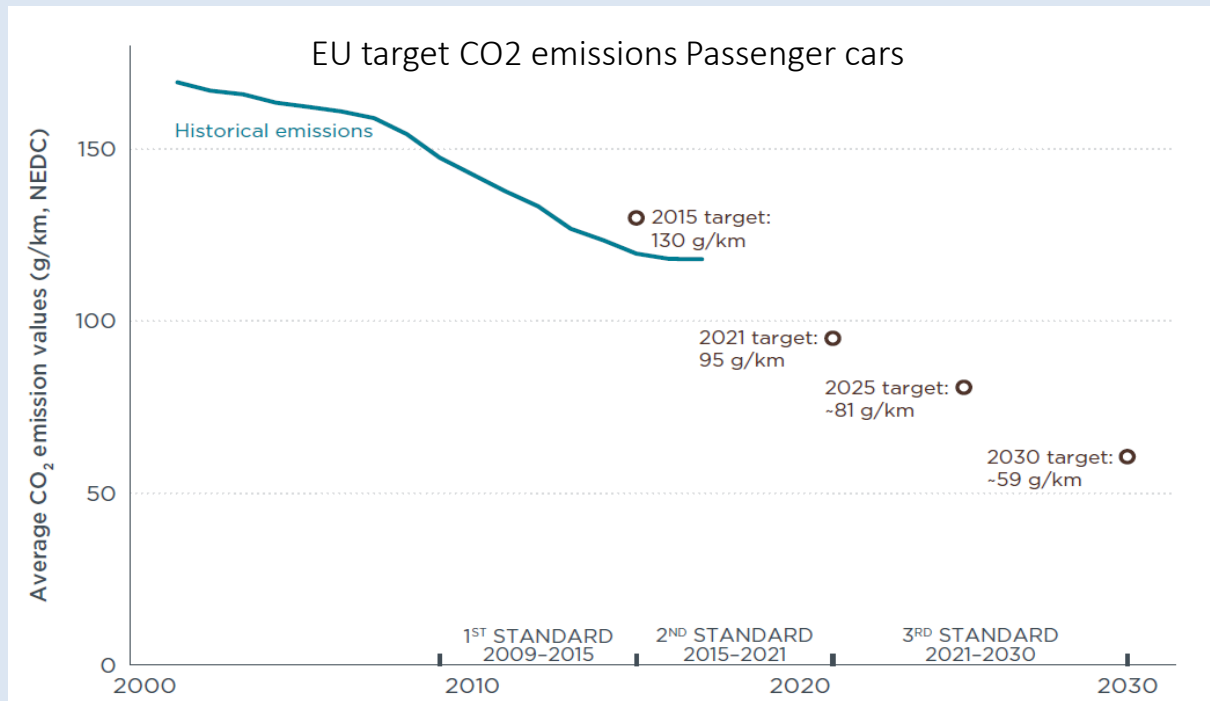
- Utgår från lagkrav och regleringar i Sverige och EU
- Fordonstillverkarnas bedömningar och framtidsplaner
- Intervjuer, faktagenomgång, analys och rapportskrivning av Professor Jonas Eliasson
- Särskilt fokus på elektrifiering
 - Möjlig omställningstakt och påverkande faktorer
 - Scenarier för andelen laddbara personbilar fram till 2030
 - Påverkan på personbilsflottan samt CO2 minskning
- Fokus ligger på personbilar idag, men vi kommer att komplettera med tunga fordon

Sverige har ambitiösa klimatmål



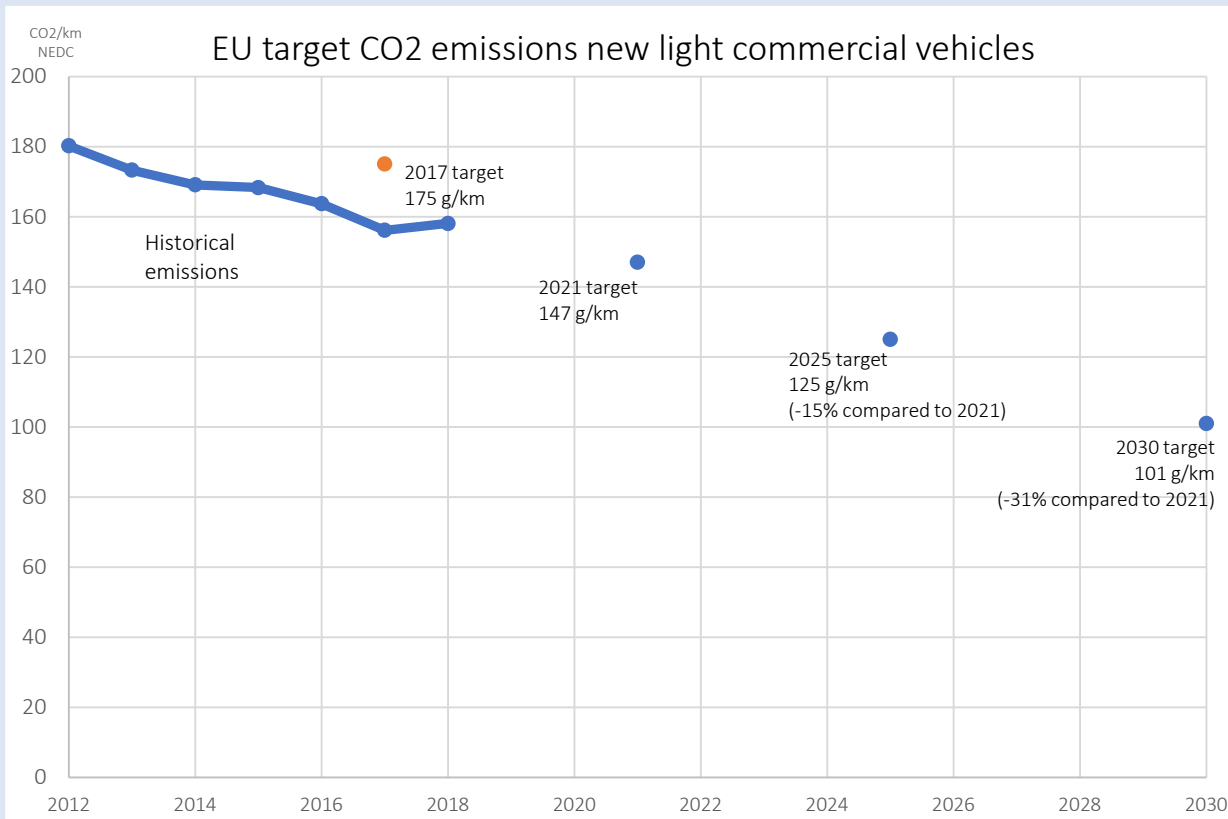
Fordonsindustrin når inte EU:s CO2 krav med befintlig teknologi

- Få utanför fordonsindustrin verkar ha insett hur stor påverkan detta kommer ha
- Kräver elektrifiering av sålda personbilar för att klara målen

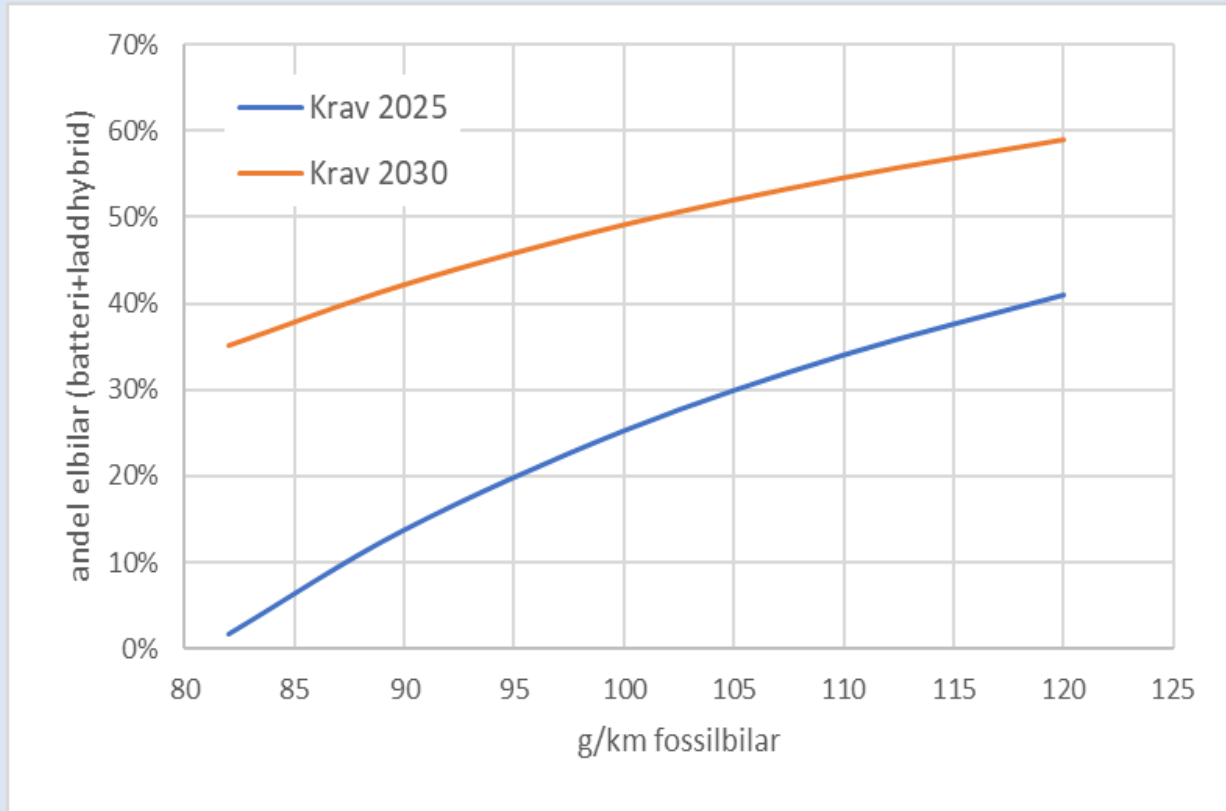


Källa: Genomsnittliga CO2-utsläpp för nya personbilar, historiska data samt framtida EU-krav (NEDC-värden) (ICCT, 2019a)

Tuffa krav även för lätta lastbilar



Att nå EUs mål kräver hög andel laddbara bilar



Källa: Beräkningar av Professor Jonas Eliasson baserat på data från Kommissionen 2018

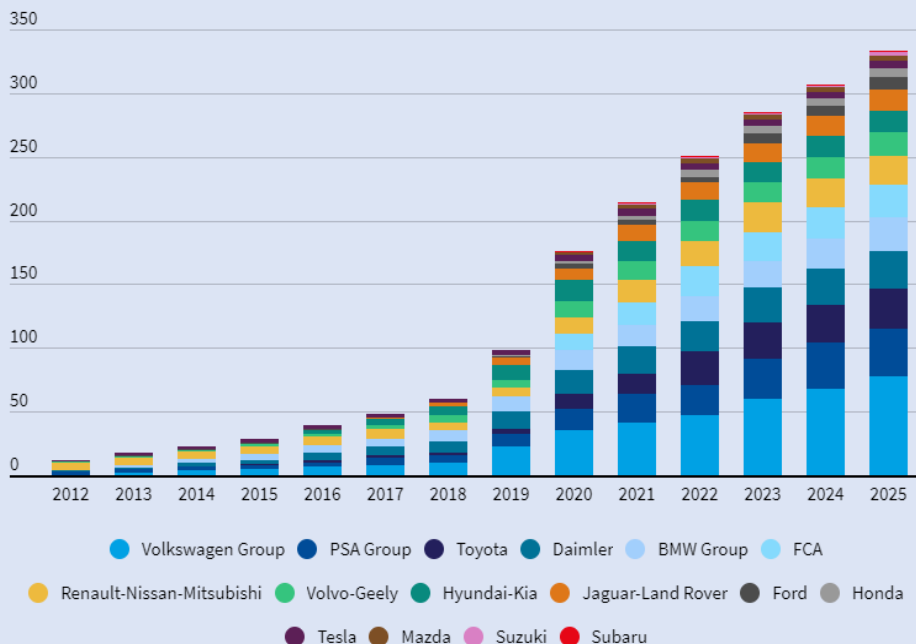
Industripolitiskt tveeggat svärd

- Höga krav inom EU, kan ge fordonstillverkarna i Europa möjlighet att bygga en stark position på hemmamarknaden.
- Alltför höga krav inom EU kan däremot slå ut tillverkare med stor andel försäljning i EU.
- Andra länder stödjer sin fordonsindustri kraftigt. Fallande inhemsk efterfrågan gör att utländska fordonstillverkare ser sig om efter nya marknader.

Ketchupeffekten kommer nu för personbilar

- Nästan alla tillverkare förbereder storskalig produktion av laddbara bilar
- Laddhybrider på kort/medellång sikt, rena elbilar på längre sikt (så snart som möjligt)
- Olika tillverkare har olika strategier
- Ladd- och fossilbilar väntas ha samma inköpspris ca 2025
- Samma TCO ett par år tidigare (köparens totala kostnad för att köpa, äga och använda fordonet)

Electric car models coming to market in Europe 2019 - 2025



Scenarier för registreringar

EU till 2025 bygger på tillverkardata; till 2030 framskrivning

- “Hög”: tillverkarnas planer slår in
- “Låg”: EU:s krav klaras nätt och jämnt

Sverige till 2021 bygger på BIL Swedens prognos

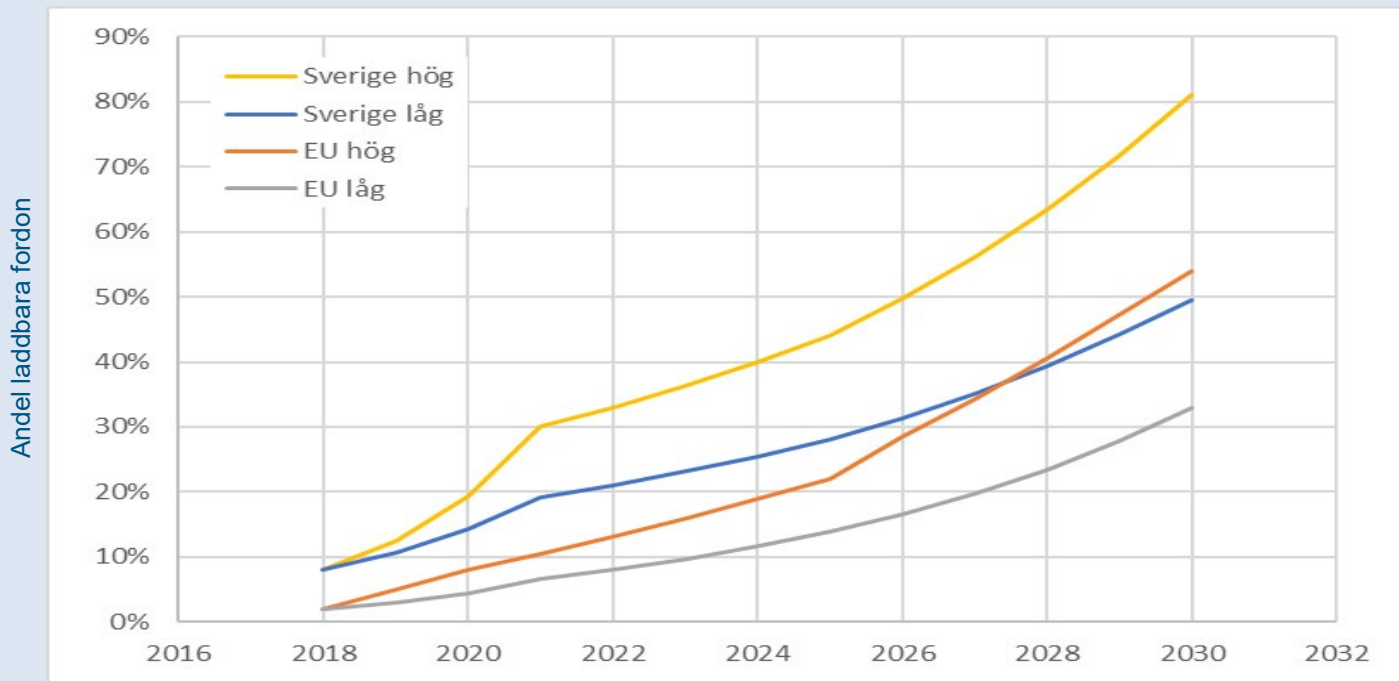
- Sverige antas få ca 3 ggr fler bilar än EU-snittet

Sverige till 2025 och 2030 bygger på antaganden om allokering

- 2025: 2 ggr EU-snittet
- 2030: 50% fler än EU-snittet

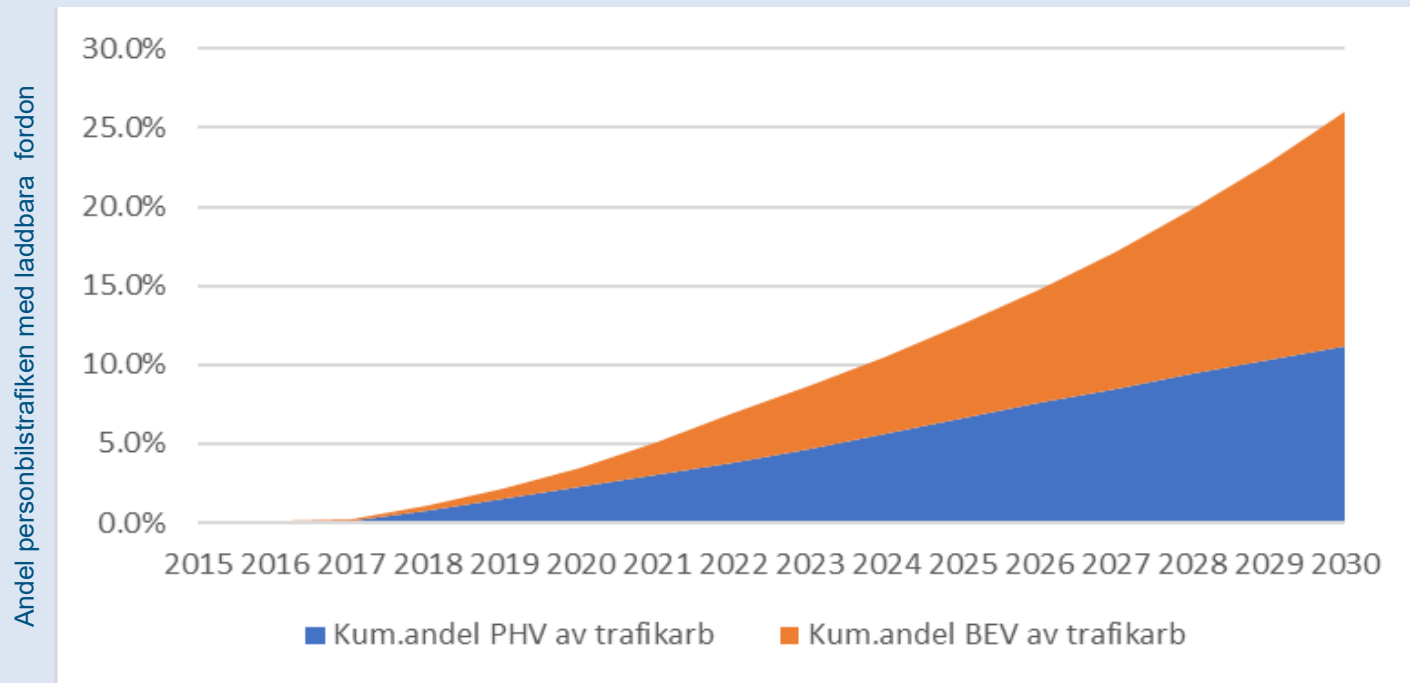
Sverige har goda förutsättningar att nå högre än EU

BIL Swedens mål är 80% laddbara bilar 2030,
vilket kräver full utbyggnad av infrastrukturen och styrmedel



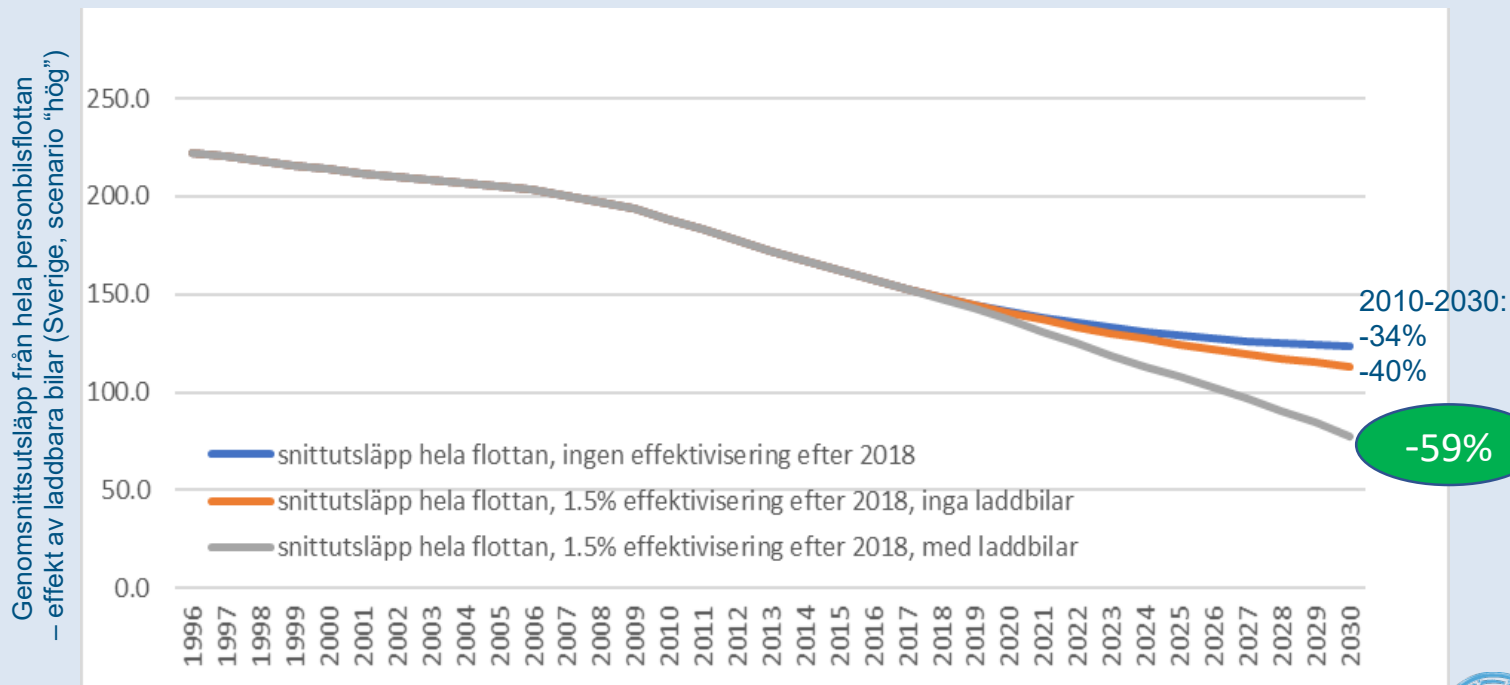
Källa: Scenarier för svensk och europeisk laddbilsförsäljning (andel batteri- och laddhybridbilar)
beräknat av Professor Jonas Eliasson baserat på underlag från BIL Sweden

Även med det höga scenariot tar det tid att ställa om personbilsflottan



Källa: Laddbilarnas andel av personbilstrafikarbetet. Scenarier beräknat av Professor Jonas Eliasson baserat på underlag från BIL Sweden

BIL Sweden bedömer att personbilsflottan når ca 60% CO2 sänkning till 2030 i Sverige jämfört med 2010, biodrivmedel krävs för att nå 70%-målet

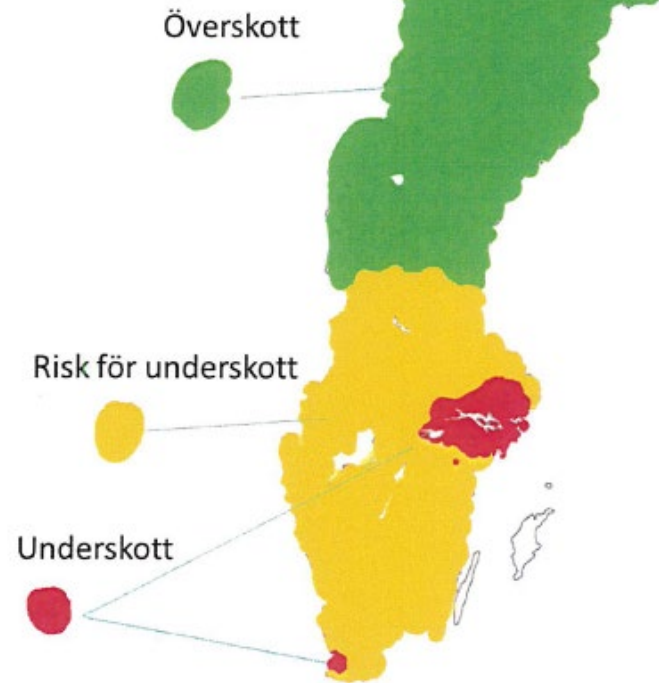


Källa: Genomsnittliga utsläpp nya personbilar (g CO2/km), jämfört med inga laddbilar baserat på oförändrad snittålder och körsträcka beräknat av Professor Jonas Eliasson baserat på underlag från BIL Sweden

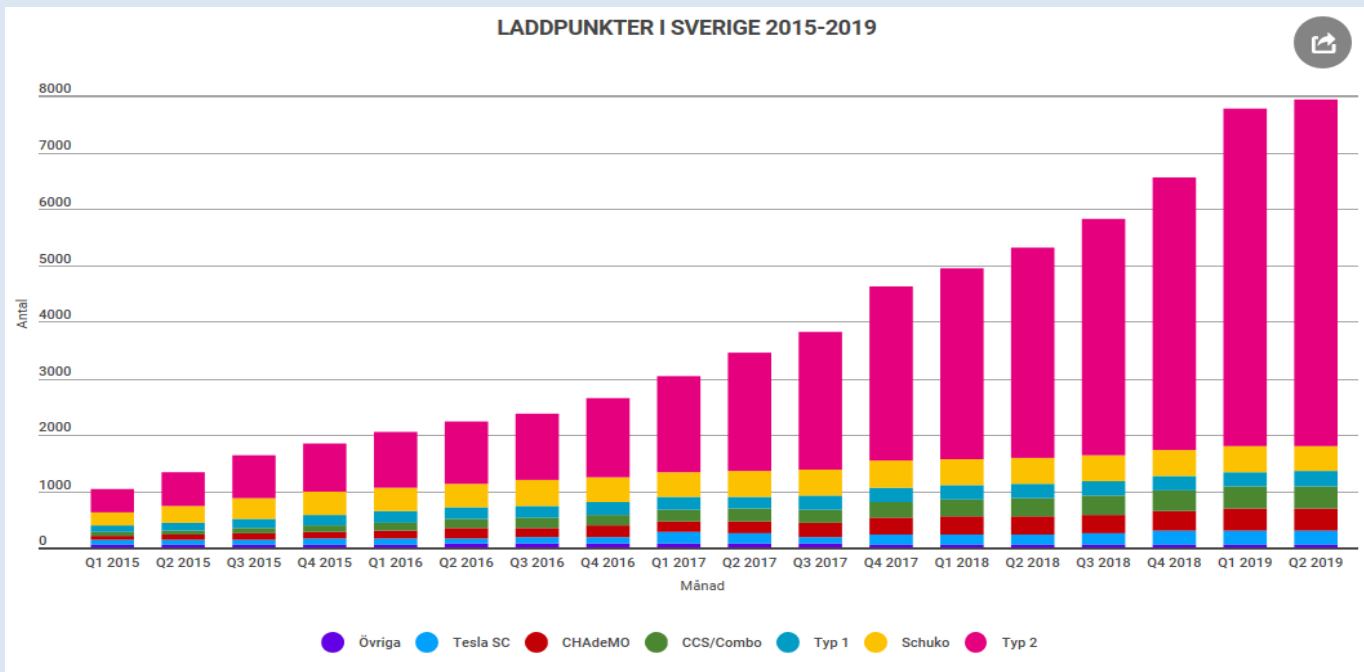
Nätutbyggnaden måste gå i takt
med efterfrågan

Effekten saknas redan idag där
efterfrågan finns

Effekttillgänglighet idag

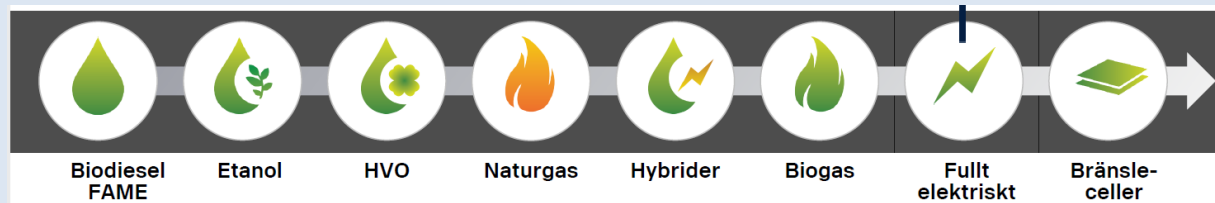


Snabb tillväxt av laddpunkter för personbilar vilket måste fortsätta för att möta tillväxten av laddbara bilar



Källa: www.elstatistik.se

Alla förnybara drivmedel behövs för att nå våra klimatmål



- Biodrivmedel viktigt för att minska klimatpåverkan på kort/medellång sikt
- Ca 20% biodrivmedel i svenska transportsektorn idag
- Reduktionsplikten kommer att bidra till att Sveriges personbilsflotta når 70% målet, men kräver rätt beskattning
- Inga problem för nya fordonen att ersätta diesel med HVO
- Stort antal fordon kan idag tankas med E85
- Utbudet av och priset (beskattning) på biodrivmedel är avgörande

Omställningen har börjat för bussar och tunga lastbilar

Bussar

- För stadsbussar dominerar redan el i de upphandlingar som nu sker i de större svenska städerna. Goda exempel på detta; SL Fossilfritt, Linje 55 och 60 i Göteborg
- När det gäller regiontrafik och långfärd så är tillgång till fossilfria drivmedel kritiskt, el när laddinfrastruktur finns och på sikt även bränsleceller
- 80 % av busstrafiken körs idag på fossilfria drivmedel - HVO, RME, Etanol, biogas samt eldrivna bussar

Lastbilar

- Batterielektriska medeltunga lastbilar (<27 ton) introduceras idag med fokus på avfallstransporter, urban och regional distribution
- Batterielektriska tunga lastbilar (< 40 ton) för regional frakt (< 300 km) kommer till 2025
- För tung fjärrtrafik mot slutet 2020-talet i större volymer, men start inom några år om infrastrukturen är på plats
- Fossilfria drivmedel är och kommer fortsätta vara en viktig del för att klara klimatmålen 2030 och 2045

Kräver utbyggnad av laddinfrastrukturen

Fordonsindustrin kommer att arbeta för:

- att 80% av nyregistreringarna kommer att vara laddbara bilar 2030
- att fordon finns som motsvarar efterfrågan
- att kompetens finns inom branschen för att klara omställningen
- fossilfrihet i både produktionssystem och produkter, dvs hela livscykelperspektivet
- energimärkning på nya bilar införs i Sverige
- ett samarbete med alla aktörer i ekosystemet i omställningen mot elektrifieringen
- att vara en partner för regering och myndigheter att nå målen



Fortsatt satsning på fordonsindustrins forskning – att lösa samhällsutmaningarna

- Öka de totala investeringarna på forskning, utbildning och innovation
- Fortsätt satsa på FFI
- Tillhandahålla medel för demonstratorer och testbäddar
- Anpassa lärosätenas utbildningar så att de bättre möter arbetsmarknadens behov
- Verka för att svensk forskning- och innovationspolitik sätts i ett globalt sammanhang

Fordonsindustrin klarar inte omställningen på egen hand utan regeringen behöver bistå med:

Infrastruktur

- Bygg ut "vägel", kapacitet och effekt i takt med utrullning av fordonen
- Stöd och samordning när det gäller publik och privat laddning
- Påverka EU och utvalda bilaterala avtal så att laddinfrastrukturen byggs ut av medlemsländerna och verka för standardisering av teknik
- Fortsatt stöd i form av Klimatklivet, Ladda hemma-stödet m. fl.
- Höj ambitionerna i Boverkets krav på andel laddplatser



Styrmedel för köp

- Justera Bonus-malus

- *Fördela* malusen på fler än 3 år, förslagsvis 7 år
- *Sänk* malusen/skatten på HVO100-bilar till samma nivå som gas och E85. Inför bonus för bilar som körs på E85 och HVO100
- *Ta hänsyn* till transportnyttan, låt tyngre lätta lastbilar, få sänkt malus
- *Förändra* utbetalningen av bonusen eller inför annan åtgärd så att bilarna inte exporteras efter 6 månader
- *Höj* bonusens andel i relation till inköpspriset från 35 % till 40 % för privatleasing och tjänstebilar i syfte att främja bilar med lägre inköpspris

- Förläng de nedsatta förmånsvärdena ytterligare 3 år. Ingångna avtal ska gälla avtalet ut (vanlig leasingperiod 36 mån)

Styrmedel för brukande av fordonet

- Regeringen bör påverka EU så att personbilstillverkarna får ta hänsyn till biodrivmedel i utsläppskraven till 2025 och 2030 för personbilar och lätta lastbilar
- Hantera laddhybrider som elbilar, t.ex. tillåt laddhybrider i miljözon 3
- Inför ytterligare incitament för fordonsägare att nyttja biodrivmedel
- Inför differentierade trängsel-, broavgifter och parkeringskostnader
- Inför en smart km-skatt på sikt och ersätt befintliga skatter och avgifter på fordonen

Sammanfattning

- Ambition 80% laddbara personbilar 2030, leder till att CO2-utsläppen från personbilsflottan minskar med ca 60%. Detta förutsätter satsning på laddinfrastruktur och styrmedel för köp och nyttjande
- Biodrivmedel är nödvändigt för att nå målen på 70% CO2-minskning till 2030. Reduktionsplikten viktigt styrmedel, men vi behöver fler styrmedel för ökad andel biodrivmedel

Vi måste jobba tillsammans

- Vi åtar oss att lansera produkter som möter målen
- Staten måste säkerställa infrastrukturen och styrmedel
- Ekosystemet måste gå i takt

