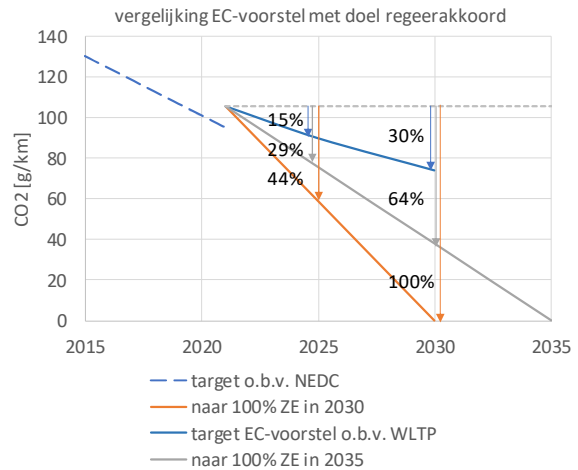
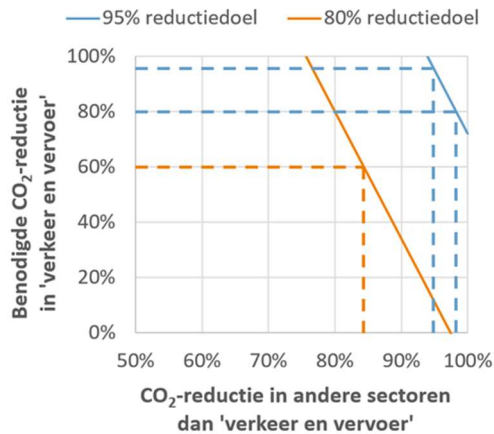


## Position paper TNO m.b.t. EU Mobiliteitspakket “A European Strategy for Low-Emission Mobility”

Voorstel voor post-2020 CO<sub>2</sub>-normen voor personen- en bestelauto's (COM (2017) 676))

**Het recente EC-voorstel voor post-2020 CO<sub>2</sub>-normen voor personen- en bestelauto's is niet consistent met de 1,5°C doelstelling van het Parijs-akkoord en onvoldoende om de Nederlandse ambities m.b.t. het halen van die doelstelling te kunnen realiseren.**



- De Europese Commissie betoogt dat dit voorstel consistent is met de 1,5°C doelstelling van het Parijs-akkoord, maar refereert daarbij aan hetzelfde 60% reductiedoel voor 2050 t.o.v. 1990 voor de transportsector als gesteld in relatie tot de 2°C doelstelling. Voor het halen van de 1,5°C doelstelling is overall een 95% reductie nodig van broeikasgasemissies in Europa t.o.v. 1990. Onder een dergelijke doelstelling is er weinig ruimte om lagere reducties in een of meer sectoren te compenseren door hogere reducties in andere sectoren.
- Een in [CE/TNO 2017]<sup>1</sup> uitgevoerde backcasting laat overigens zien dat er al een twee keer zo grote reductie in 2030, als nu voorgesteld, nodig is om met redelijke waarschijnlijkheid in lijn te zijn met de oude 60% reductiedoelstelling voor transport.
- In het regeerakkoord staat dat “het streven is dat uiterlijk in 2030 alle nieuwe auto's emissieloos zijn”. Om de Europese CO<sub>2</sub>-normen consistent te laten zijn met dat Nederlandse doel zijn reductiepercentages nodig die 3 keer zo hoog zijn als de huidige voorstellen van de Europese Commissie.
- Omdat in de NEV 2017 al het effect is ingeboekt van een veronderstelde norm van 73 g/km voor personenauto's in 2025, leidt het huidige Commissievoorstel niet tot een verdere reductie van de bij voorgenomen beleid geraamde CO<sub>2</sub>-uitstoot (van 31,9 megaton).
- Met dit voorstel wordt dus voor de komende 17 jaar (!) de ontwikkeling van zuinige en zero-emission voertuigen vastgelegd op een pad dat niet consistent is met de doelen voor 2050.

**De voorgestelde post-2020 CO<sub>2</sub>-normen benutten maar een klein deel van het beschikbare en vanuit maatschappelijk en gebruikersperspectief kosteneffectieve reductiepotentieel.**

- Een bijna twee keer zo hoog ambitieniveau, als wat nu door de Europese Commissie is voorgesteld, is technisch en economisch haalbaar en levert hogere maatschappelijke baten en lagere kosten per kilometer voor voertuigbezitters. Dit blijkt uit de analyse in [CE/TNO 2017], maar ook uit de eigen

<sup>1</sup> Assessment of the Modalities for LDV CO<sub>2</sub> Regulations beyond 2020, CE Delft & TNO, 2017, [https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/ldv\\_co2\\_modalities\\_for\\_regulations\\_beyond\\_2020\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/ldv_co2_modalities_for_regulations_beyond_2020_en.pdf)

impact assessment van de Europese Commissie. Vanuit eindgebruikersperspectief verdienen de meerkosten op voertuigniveau zich ook bij een 2x strengere norm in minder dan 5 jaar terug.

#### **De gekozen vorm van stimulering van zero-emission voertuigen bevat ernstige weeffouten.**

- Fabrikanten die meer dan 15% zero- en low-emission voertuigen verkopen in de periode 2025-2029 of meer dan 30% in 2030 en verder worden daarvoor beloond met een minder streng specifiek CO<sub>2</sub>-target. Met deze aandelen ZEVs halen fabrikanten echter de CO<sub>2</sub>-norm voor die zichtjaren al zonder conventionele voertuigen zuiniger te maken t.o.v. 2020/21. A.g.v. de bonus mogen conventionele voertuigen dan zelfs meer uitstoten dan in 2020/21. Worden vooral PHEVs ingezet om de ZEV-doelstelling te halen, dan is dit effect nog groter.
- Voorbij 2020 zijn reducties tot 25 á 30% bij conventionele voertuigen echter technisch haalbaar en kosteneffectief (terugverdientijd < 5 jaar)<sup>2</sup>. Omdat conventionele voertuigen nog lang deels zullen uitmaken van de vloot, is het zonde als deze potentiëlen niet worden benut.

#### **Keuze voor relatieve reducties t.o.v. 2020/21 heeft effect op strategie van fabrikanten voor 2020**

- Het definiëren van de targets als relatieve reductie t.o.v. het WLTP-gebaseerde gemiddelde in 2020/21 is een slimme methode om huidige onzekerheden over de correlatie tussen WLTP en NEDC geen belemmering te laten zijn voor het vaststellen van post-2020 normen.
- Een keerzijde hiervan is echter dat fabrikanten er nu baat bij hebben om de NEDC-gebaseerde norm van 95 g/km in 2021 te halen met voertuigen die een zo hoog mogelijke WLTP typekeuringswaarde hebben. Bij de vastgestelde relatieve reducties leidt dat tot de hoogste absolute WLTP-gebaseerde absolute targets in 2025 en 2030.

#### **CO<sub>2</sub>-normen voor vrachtauto's en bussen (in voorbereiding)**

- De Europese Commissie werkt momenteel ook aan een voorstel voor CO<sub>2</sub>-normen voor vrachtwagens en bussen die naar verwachting vanaf 2025 zouden gaan gelden.
- Conventionele vrachtwagens kunnen tot 2030 nog 30-40% zuiniger worden tegen meerkosten voor aanschaf die zich binnen 5 jaar terugverdienen. Tegelijkertijd wordt het beeld van de technische en economische haalbaarheid van elektrische en andere zero emission trucks snel positiever.
- Dit betekent dat het belangrijk is om op korte termijn in ieder geval een norm voor 2025 vast te stellen die vergezeld gaat van maatregelen die de productie van zero-emission trucks stimuleren. Ambitieuze doelen voor 2030 moeten op een later stadium worden bepaald op basis van snel voortschrijdend inzicht in potentiëlen en kosten.

#### **Actieplan over alternatieve brandstoffen infrastructuur (COM (2017) 652)**

- Het is goed dat lidstaten worden aangespoord meer haast te maken met het opstellen en uitvoeren van plannen voor uitrol van alternatieve tank- en laadinfrastructuur. Voldoende beschikbaarheid hiervan is een belangrijke voorwaarde om via de CO<sub>2</sub>-normen druk te kunnen zetten op fabrikanten om voertuigen op deze energiedragers grootschalig te gaan produceren.
- In het streven naar een voldoende dekkende "Europese basisinfrastructuur voor opladen en tanken" ligt de focus in dit actieplan erg op aantallen en Euro's en te weinig op het oplossen / wegnemen van onzekerheden / hindernissen die overheden bedrijven tegenhouden om te investeren. Dit betreft dilemma's m.b.t. harmonisatie / interoperabiliteit /standaarden en de keuze tussen alternatieve laadvormen (langzaam vs. snel, conductief vs. inductief, centraal vs. decentraal). Deze zaken worden wel benoemd, maar er wordt weinig concreet beleid beloofd.

<sup>2</sup> *Improving understanding of technology and costs for CO<sub>2</sub> reductions from cars and LCVs in the period to 2030 and development of cost curves*, AEA, 2016, [https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/ldv\\_co2\\_technologies\\_and\\_costs\\_to\\_2030\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/ldv_co2_technologies_and_costs_to_2030_en.pdf)