

# Hva betyr 95-gramsmålet i EU for bilmarkedet i Norge?



1908



Today



The future

Kilder:

European Federation for Transport and Environment

The International Council on Clean Transportation

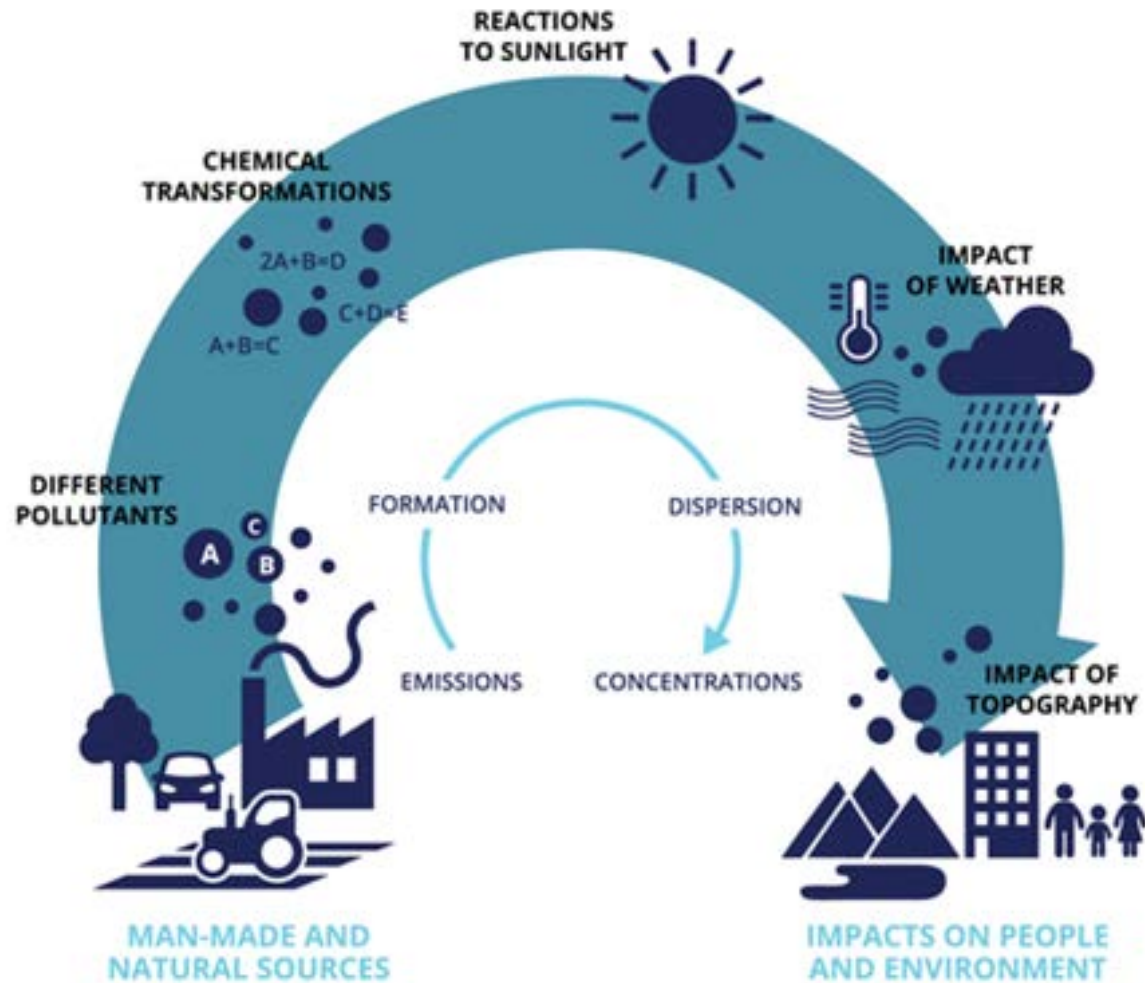
ACEA

NBF

# Bakgrunn



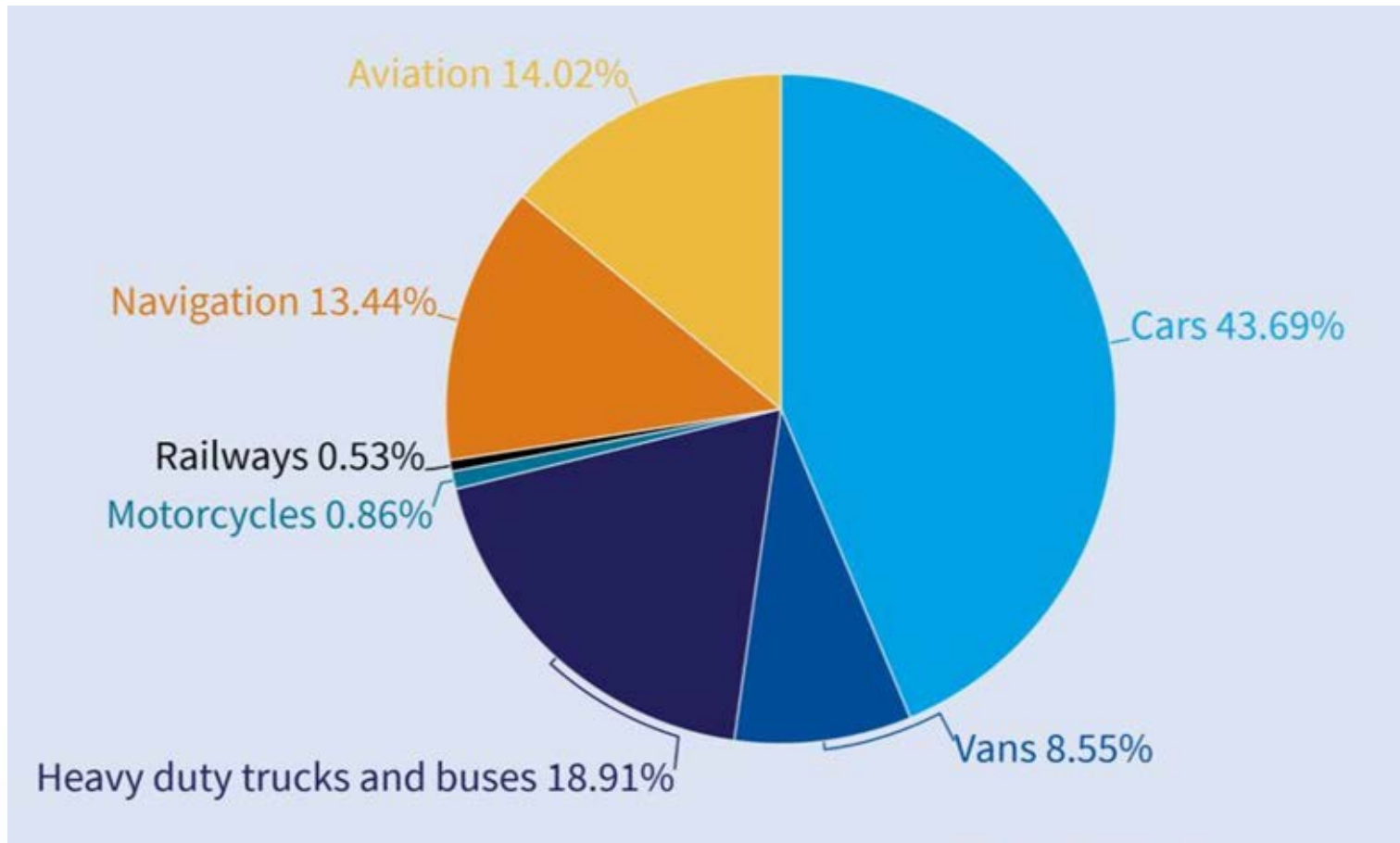
# Clean Air For Europe programmet (CAFE)



CAFE-programmet ble opprettet for rundt 20 år siden for å bidra til redusert luftforurensning og derigjennom renere luft i Europa

Nye tiltak og nye målsetninger frem mot 2030 er etablert.

# Veitrafikken utgjør brorparten av utslippene fra transportsektoren

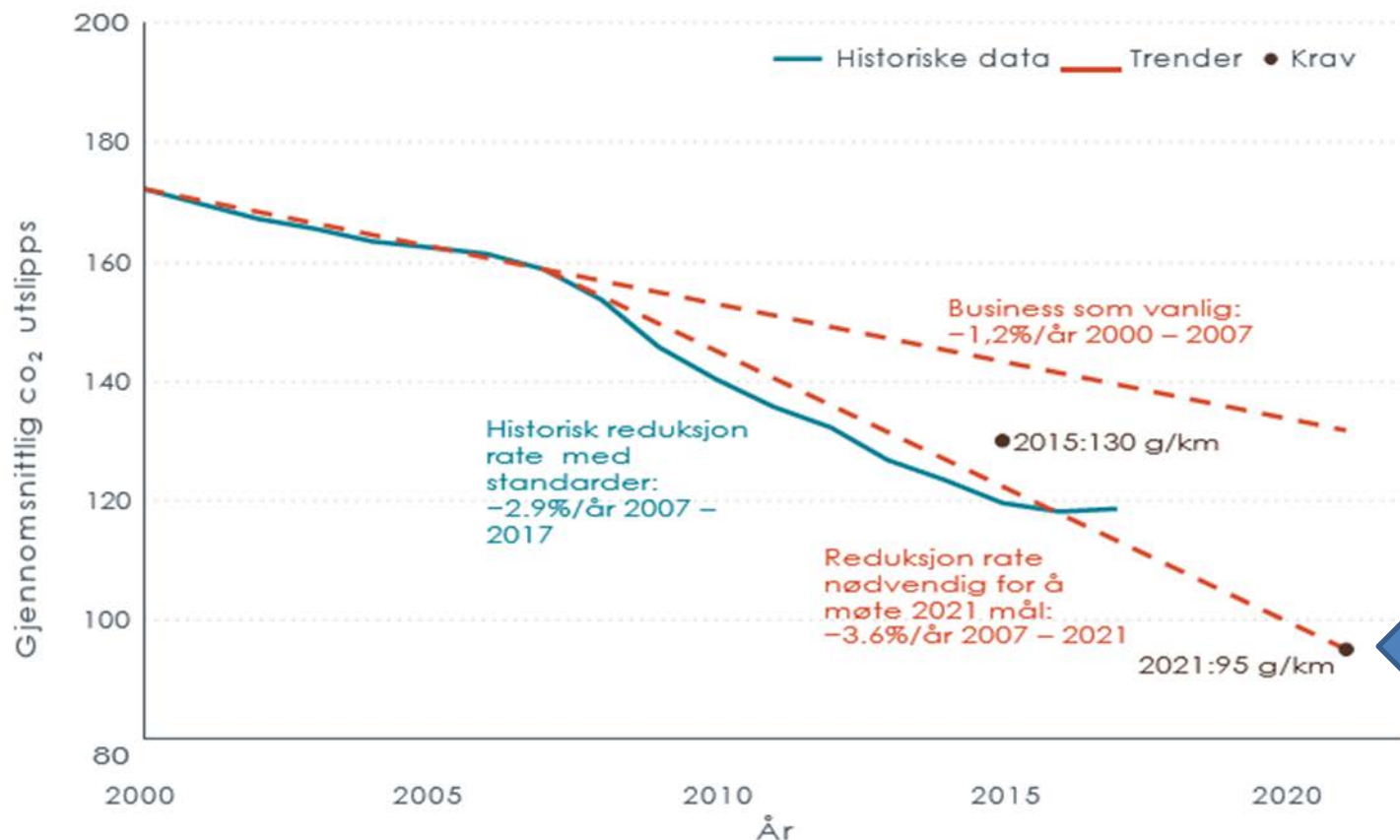


- 17. april 2019 vedtok Europaparlamentet og –rådet forordning 2019/631.
- Fastsetter utslippskrav for CO2 for nye personbiler og for nye lette nyttekjøretøyer i EU for perioden etter 2020.

# Personbilkravene



# EU-kravene som gjelder på personbiler fra 2021 (innfases fra 2020)



- Fra 2021 skal gjennomsnittlige utslipp for alle solgte nye biler være **95 g CO<sub>2</sub> / km**.
- I 2020 vil beregningen gjelde for 95 % av de nye bilene, de 5 % av de nye bilene med høyest utslipp teller ikke med.

Kravene som gjelder er etter NEDC målemetode (tilbake kalkulert med CO2MPAS)

# Spesialregler: Superkreditter og «produsent pool»

Produsentene får ytterligere insentiver til å selge null- og lavutslippsbiler som slipper ut **mindre enn 50 g CO2 / km** gjennom "superkreditter» (i praksis for elektriske biler og plug-in hybrider)

I beregningen av gjennomsnittlig utslipp teller disse:

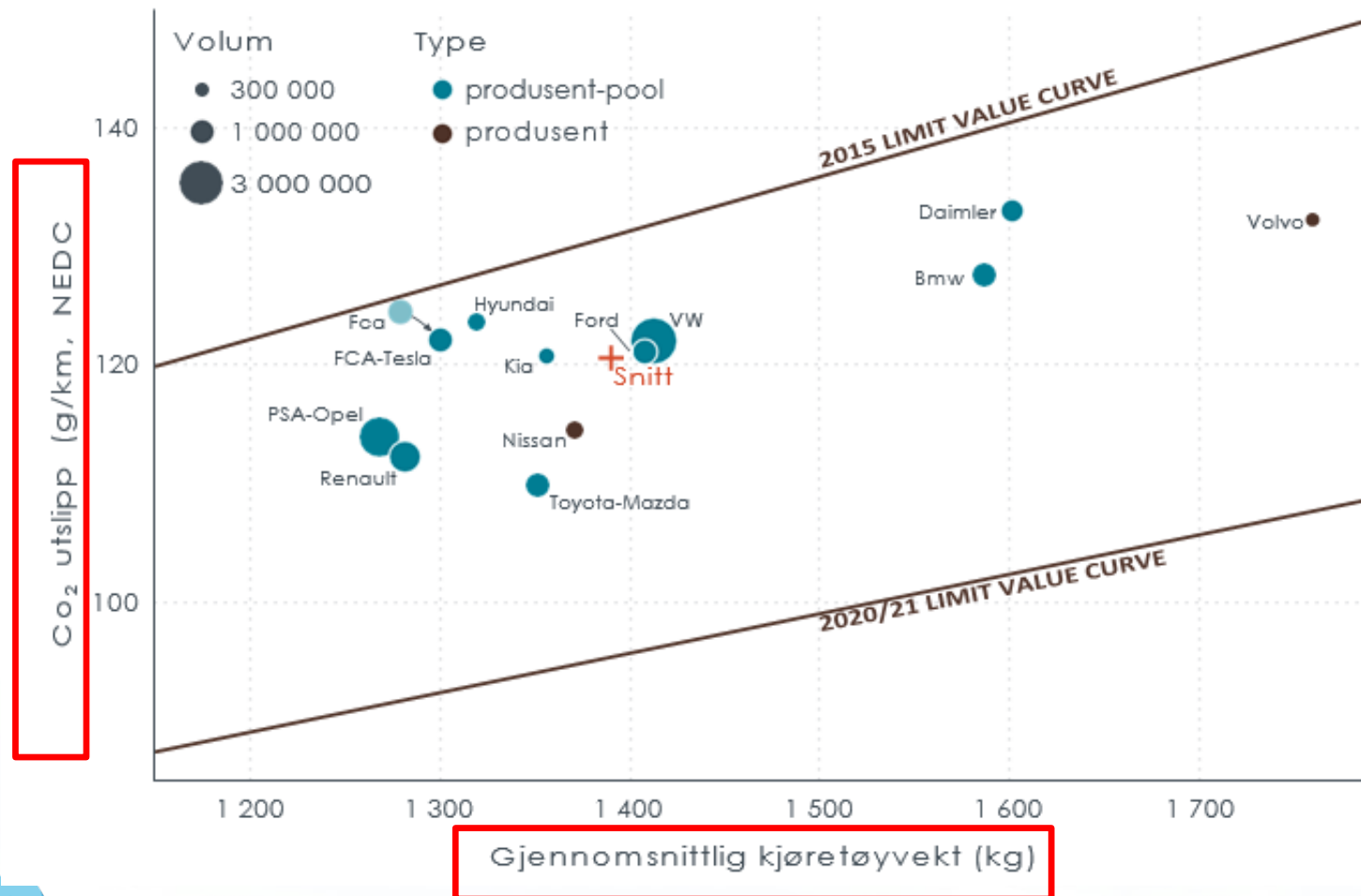
- 2 kjøretøy i 2020
- 1,67 kjøretøy i 2021
- 1,33 kjøretøy i 2022

Maksimalt kan superkredittene utgjøre en reduksjon på 7,5 g CO2 i løpet av de tre årene

**Bilprodusenter kan også gruppere seg sammen og opptre i fellesskap for å nå utslippsmålet, for eksempel slik FCA / Tesla og Toyota / Mazda har gjort.**



# Utslippskravene settes gjennom grenseverdikurve vekt / CO2



- Kravene for den enkelte bilprodusent settes i forhold til gjennomsnittlig vekt på deres solgte biler det gjeldende året.
- Produsenter av tyngre biler tillates høyere utslipp enn produsenter av lettere biler.
- Kurven er satt på en slik måte at målene for EUs gjennomsnittlige utslipp (95 g CO<sub>2</sub>/km) nås.

# Individuelle krav for de enkelte bilprodusentene

Produsent-pool/ produsent	Snitt vekt (kg)	CO <sub>2</sub> -verdier (g/km, NEDC)			
		2018 Gjennomsnittlig	Endring 2017 – 2018	2020/21 Målet	Avstand til mål
Toyota-Mazda	1 351	110	0	94	16 (15%)
Renault	1 281	112	2	92	20 (18%)
PSA-Opel	1 269			91	23 (20%)
Nissan	1 370	115	-2	95	20 (18%)
Ford	1 411	121	0	96	25 (21%)
Kia	1 356	121	1	94	27 (22%)
<b>Snitt EU</b>	<b>1 392</b>	<b>121</b>	<b>2</b>	<b>95</b>	<b>26 (21%)</b>
FCA-Tesla	1 300	122	5	92	30 (24%)
VW-konsernet	1 413	122	1	96	26 (21%)
Hyundai	1 318	124	2	93	31 (25%)
Bmw	1 589	128	6	102	26 (20%)
Volvo	1 760			108	24 (18%)
Daimler	1 602	133	6	102	31 (23%)

- Beregnede utslippskrav for den enkelte bilprodusent eller «produsent-poolene» strekker seg fra
- 91 g CO<sub>2</sub> / km (PSA-Opel) til
- 108 g CO<sub>2</sub> / km (Volvo).

NB! Disse foreløpige kravene er basert på salget i 2018.

# Bøter hvis ikke kravene nås

Hvis de gjennomsnittlige CO<sub>2</sub>-utslippene fra en bilprodusents flåte overstiger deres mål i løpet av et gitt år, må produsenten betale en utslippspremie for hver bil som er solgt/registrert (i Europa).

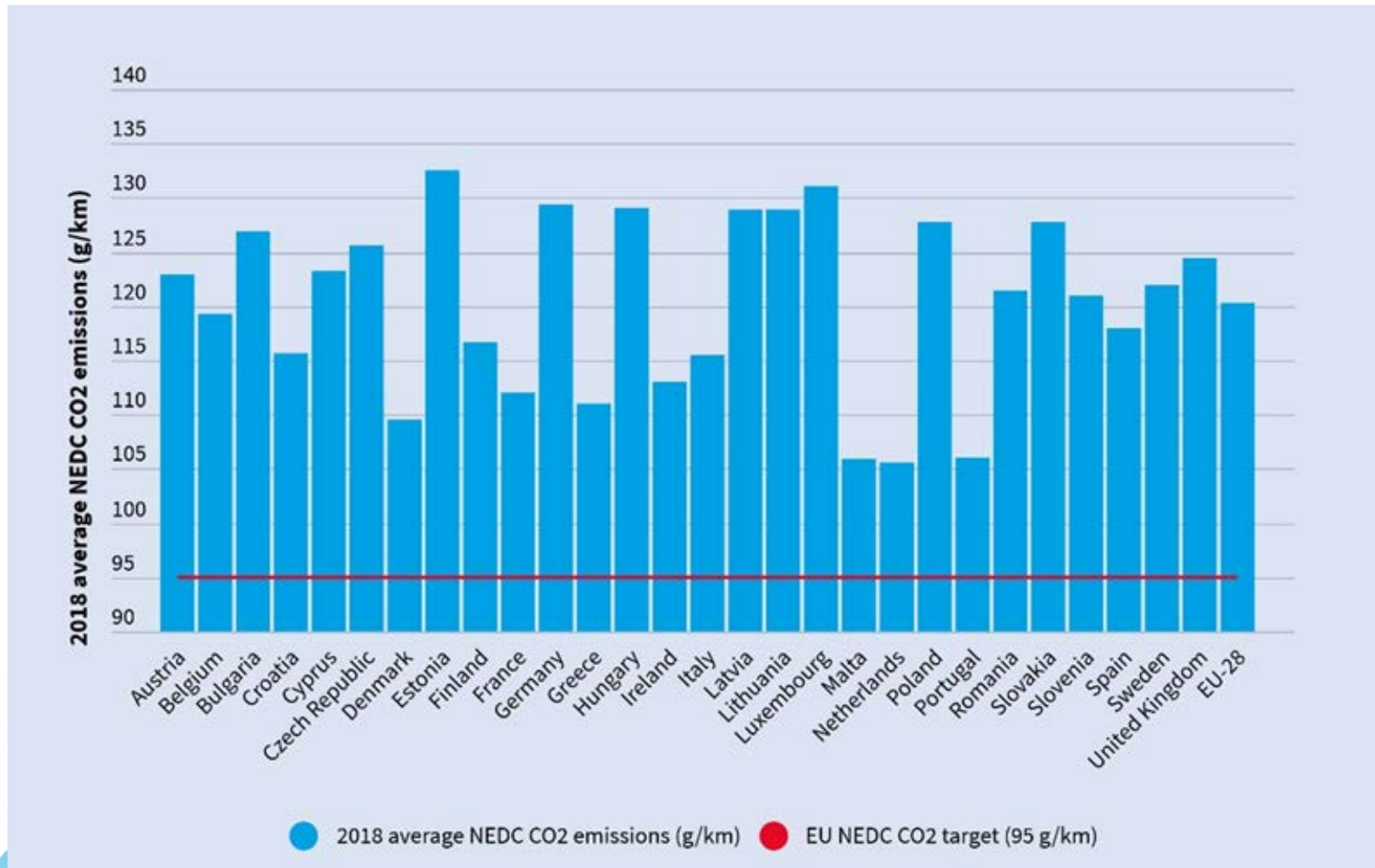
**Boten er € 95 for hvert gram CO<sub>2</sub> / km overskridelse – per solgte bil.**

## Eksempel:

Hvis Volkswagen Group ender 1 g CO<sub>2</sub> / km over sitt krav/mål vil det medføre en bot på mer enn NOK 3.5 milliarder.

# Situasjonen nå

# Fortsatt en vei å gå i mange land....



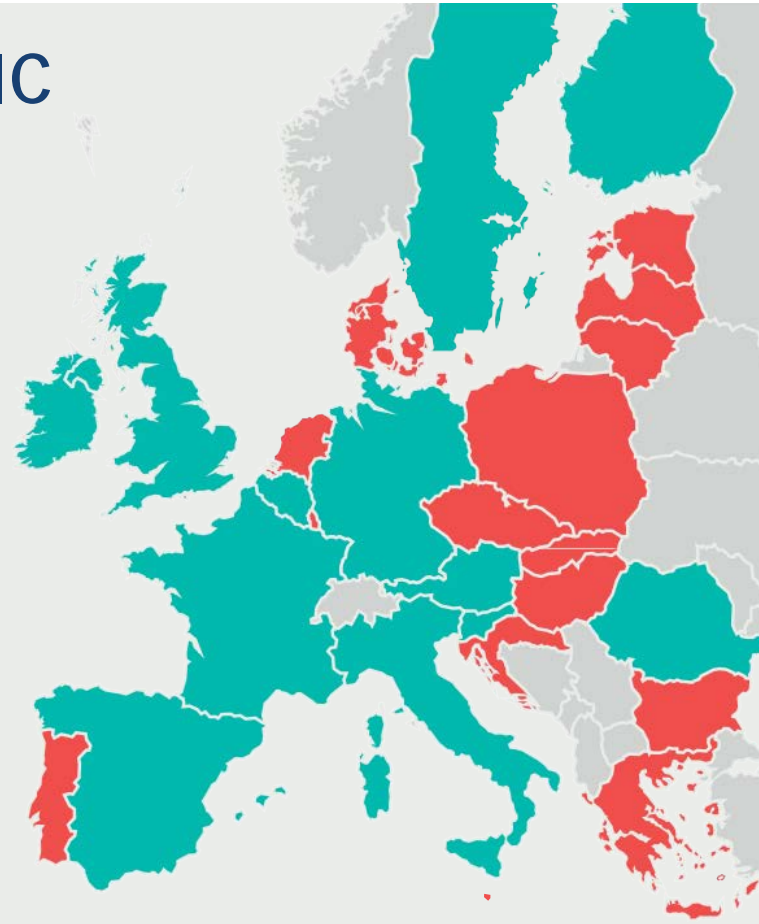
- Grafen viser snitt utslipp fra nye biler i 2018
- **NB!** EUs mål på snitt utslipp på 95 g CO<sub>2</sub> / km gjelder for EU samlet og ikke for hvert medlemsland.
- Den røde streken er tegnet for å illustrere situasjonen i hvert land per 2018.



# Incentiver i mange EU-land er på plass – flere vil nok komme

## INCENTIVES FOR ELECTRIC CARS ACROSS THE EU

AUSTRIA	✓	ITALY	✓
BELGIUM	✓	LATVIA	✗
BULGARIA	✗	LITHUANIA	✗
CROATIA	✗	LUXEMBOURG	✗
CYPRUS	✗	MALTA	✗
CZECH REPUBLIC	✗	NETHERLANDS	✗
DENMARK	✗	POLAND	✗
ESTONIA	✗	PORTUGAL	✗
FINLAND	✓	ROMANIA	✓
FRANCE	✓	SLOVAKIA	✗
GERMANY	✓	SLOVENIA	✓
GREECE	✗	SPAIN	✓
HUNGARY	✗	SWEDEN	✓
IRELAND	✓	UNITED KINGDOM	✓



### Topp 10-listen:

- Romania (opp til €11,500)
- Slovenia (opp til €7,500)
- Frankrike (opp til €6,000)
- Tyskland (opp til €6,000)
- Italia (opp til €6,000)
- Sverige (opp til €5,500)
- Spania (opp til €5,500)
- Irland (opp til €5,000)
- England (opp til €4,200)
- Belgia (opp til €4,000)

Det er verdt å merke seg at i Tyskland må bilprodusentene selv dekke halvparten av støtten, opp til kr. 30.000,- per elektrisk bil og kr. 22.500,- per plug-in hybrid.



# Kort oppsummering av situasjonen rundt CAFE-kravene

- Produksjonsplaner og –kapasitet av ladbare biler dobles fra 2019 til 2020
- Antall ladbare modeller som finnes i markedet i 2020 tredobles ifht. 2018
- Store individuelle forskjeller bilprodusentene i mellom på nødvendige tiltak
- Alle bilprodusentene vet hva som må til og har en plan
- Tilgang på batterier er «under kontroll», prisnedgangen vil fortsette

*«Alt er i prinsippet tilrettelagt for at kravene fra EU skal nås, det store spørsmålet er om markedet er klart for overgangen.»*

# Scenarier for Norge i 2020 (og 2021)

# Elementer som kan påvirke det norske markedet

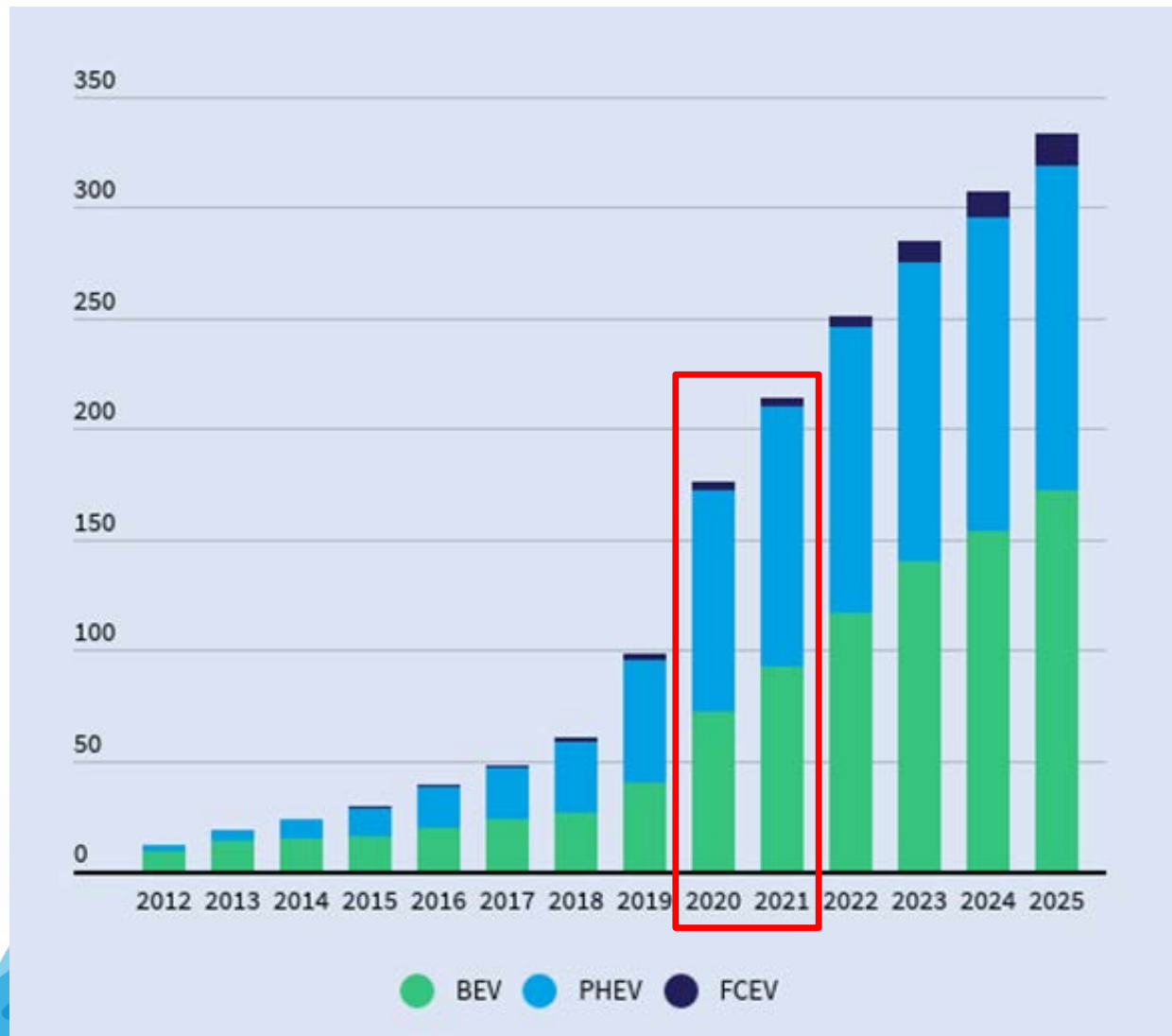
## EU mener det er grunn til optimisme i Europa:

1. 5 % - 12 % av bilkjøperne i fem land sier det er "svært sannsynlig" at neste bil vil være ladbar.
2. Rundt 40 % av bilkjøperne i fem land sier det er «sannsynlig» at neste bil vil være ladbar.
3. Større flåter kan bli elektriske raskt pga. fokus på totale eierkostnader, tilgang på parkering og lading.
4. Ladbare biler kan bli «satt på veien» av bilprodusentene selv i bildelingsprogrammer.
5. I EU er det nå 175.000 offentlige ladepunkter, utbyggingen skjer raskt med rundt 50.000 nye i året.
6. Markedsføring har vært minimal, øker nå sammen med kompetanse og insentiver for forhandlerne.

## Men;

- Selv om ladbare biler produseres og modellutvalget blir bredt så skal bilene fortsatt selges.
- Pris som virkemiddel vil bli brukt offensivt, det er mye «billigere» enn bøter.
- Det holder at en eller to produsenter havner på etterskudd, da kan det starte en «priskrig».

# Modellutvalget blir godt nok fra 2020 og fremover



- Plug-in hybrider øker mest i 2020, elektriske biler øker deretter gradvis sterkere utover 2020-tallet

## Tilgjengelige ladbare modeller:

- 2018: 60 modeller.
- 2019: 100 modeller.
- 2020: 176 modeller.
- 2021: 214 modeller.

# Tre sannsynlige scenarier for det norske markedet (uten makrovurderinger)

## 1. «Pull marked»

- Europa tar i mot de ladbare bilene «med storm», markedsprognosene overgås, store markeder prioriteres, norske importører får tildelinger mer basert på markedsstørrelse (1 %), nye ventelister, nedgang i nybilsalget i Norge.

## 2. «Business as usual»

- Forventet markedsrespons i Europa (MA 5 % - 7 %), bilprodusentenes individuelle planer holder, markedet for ladbare biler i Norge (i alle segmenter) normaliserer seg med stor konkurranse, stabilt nybilsalg på nivå med foregående år.

## 3. «Push marked»

- Det europeiske salget går dårligere enn forventet, bilprodusenter kommer etter skjema, større kampanjer iverksettes, handler bare om å få ladbare biler på veien – ikke hvor, høyere nybilsalg i Norge enn foregående år, MA ladbare biler 75 % - 80 %?



# Kortsiktig kan suksessen til nye elbil-merker i Norge avhenge av hvordan markedet i Europa responderer på ladbare biler i 2020/2021...



Byton M-Byte



Seres SF5



Chery Arrizo



MG ZS EV



DFSK E3



BYD Tang



# NBF håper og tror på «Business as usual» i 2020

- Prognose på nybilsalget sammensatt av NBF
- Gjennomsnitt av seks forskjellige kjente / innhentede prognoser

Totalmarked		Elbiler		Plug-in		Hybrider		Bensin		Diesel	
Antall	MA	Antall	MA	Antall	MA	Antall	MA	Antall	MA	Antall	MA
148 000	100,0 %	82 067	55,5 %	23 657	16,0 %	14 687	9,9 %	14 053	9,5 %	13 537	9,1 %

- Vil hybridene klare konkurransen mot et så stort utvalg av elektriske biler og plug-in hybrider?
- Kan plug-in hybrider få enda høyere markedsandel – opp mot 20 %?
- Har diesel og bensinbilene sin egen «menighet» slik at deres markedsandel opprettholdes uansett?

*«Den store «jokeren» for Norge i 2020 er hvordan bilprodusentene ligger an i forhold til sine krav når sommeren nærmer seg.»*

Stig Morten Nilsen

E-mail: [smn@nbf.no](mailto:smn@nbf.no)

Telefon: +47 911 77890

Facebook & Twitter @smonils



NORGES  
BILBRANSJEFORBUND  
[www.nbf.no](http://www.nbf.no)

**Takk for meg og ha et riktig godt nytt bilår!**