



Koldioxidkrav för personbilar

Miljödepartementet

2008-02-21

Dokumentbeteckning

KOM (2007) 856

Europaparlamentets och rådets förordning om koldioxidkrav för lätta bilar

Sammanfattning

Förslaget bygger på de rådsslutsatser som antogs av miljørådet i juni 2007 och utgör en del av gemenskapens integrerade åtgärder för att minska koldioxidutsläppen från personbilar. Syftet med förordningen är att reglera hur biltillverkarna ska nå målet på 130 g koldioxid/km i genomsnitt till 2012. Förordningen kommer att kompletteras med förslag på hur den återstående minskningen om 10 g koldioxid/km kan uppnås.

Enligt förslaget ska det genomsnittliga målet på 130 g koldioxid/km nås med hjälp av en gränsvärdeskurva. Gränsvärdeskurvan ger varje ny bil ett specifikt utsläppsmål utifrån bilens vikt. Biltillverkare eller motsvarande som överskrider sitt specifika utsläppsmål beläggs med en straffavgift. Regeringen ser positivt på förslaget men lutningen på gränsvärdeskurvan kommer emellertid att bli en knäckfråga i de kommande EU-förhandlingarna.

Vidare föreslås en möjlighet för biltillverkarna att bilda pooler för att tillsammans nå respektive utsläppsmål. Även på detta område ser regeringen positivt.

1 Förslaget

1.1 Ärendets bakgrund

Förslaget bygger på de rådsslutsatser som antogs vid miljørådet i juni 2007 och utgör en del av gemenskapens integrerade åtgärder för att minska koldioxidutsläppen från personbilar.

Miljörådet fastställde ett bindande mål på 120 g koldioxid/km till 2012 för den genomsnittliga nya europeiska fordonsparken. Målet ska uppnås genom ett integrerat tillvägagångssätt där biltillverkarna ska nå ett mål på 130 g koldioxid/km i genomsnitt för den nya fordonsparken genom förbättrad fordonsteknik och en ytterligare minskning på 10 g koldioxid/km genom andra tekniska förbättringar och genom ökad biodrivmedelsanvändning.

Syftet med förordningen är att reglera hur biltillverkarna ska nå målet på 130 g koldioxid/km i genomsnitt till 2012. Förordningen kommer att kompletteras med förslag på hur de återstående 10 g koldioxid/km kan uppnås.

1.2 Förslagets innehåll

Förordningen har som målsättning att genom ett harmoniserat regelsystem dels trygga den inre marknadens funktion för personbilar, dels nå ett genomsnittligt koldioxidutsläpp från nya personbilar på 130 g/km till 2012.

Enligt förslaget ska det genomsnittliga målet på 130 g koldioxid/km nås med hjälp av en gränsvärdeskurva. Gränsvärdeskurvan ger varje ny bil ett specifikt utsläppsmål utifrån bilens vikt. Den föreslagna lutningen på kurvan innebär att tunga premiumbilar måste minska sina utsläpp proportionellt sett mer än lätta småbilar.

Från och med den 1 januari 2012 ska biltillverkaren tillförsäkra att det genomsnittliga utsläppet av koldioxid inte överstiger tillverkarens specifika utsläppsmål för de tillverkade bilarna.

Vidare föreslås en möjlighet för biltillverkarna att bilda pooler för att tillsammans nå respektive utsläppsmål. Om två eller flera biltillverkare bildar en pool ska poolen betraktas som en biltillverkare och ges ett specifikt utsläppsmål.

Medlemsstaterna blir från och med den 1 januari 2010 skyldiga att föra register över nybilsförsäljningen och årligen rapportera till kommissionen. Kommissionen ska i sin tur upprätta ett centralt register och rapportera om utsläppen från personbilar.

Biltillverkare som överskrider sitt specifika utsläppsmål beläggs med en straffavgift. Straffavgiften börjar gälla från och med 2012 och avses höjas successivt under fyra år. Intäkterna från straffavgifterna föreslås gå till EU-budgeten.

Små oberoende biltillverkare med volymer mindre än 10 000 personbilar per år ska enligt förslaget kunna ansöka om ett undantag från det specifika utsläppsmålet. Ett undantag får medges för en period om längst fem år.

Slutligen föreslås att biltillverkaren från och med den 1 januari 2010 ska ange skillnaden mellan bilens koldioxidutsläpp och det specifika utsläppsmålet för bilen i samband med marknadsföring av nya bilar, detta

1.3 Gällande svenska regler och förslagets effekt på dessa

Det finns i dagsläget inte någon nationell reglering för bilars koldioxidutsläpp. Således har förslaget inte någon effekt på gällande svenska regler.

1.4 Budgetära konsekvenser / Konsekvensanalys

Förslaget påverkar sannolikt EU-budgeten i mindre utsträckning. Bland annat ska kommissionen årligen övervaka och rapportera utsläppen från personbilar. Kommissionen föreslår att genomförandet av förordningen på EU-nivå ska finansieras av miljöfonden LIFE+. De aviserande förslagen kommer emellertid att få stora ekonomiska konsekvenser för biltillverkarna, vilket dock är en kostnad som ska vägas mot den samhällskostnad som annars uppstår, exempelvis genom klimatförändringar.

I kommissionens konsekvensanalys (SEC(2007)1723) undersöktes tre alternativ – ett takvärde, en gränsvärdeskurva som funktion av bilens vikt och ett procentmål (ca 19 %). Analysen visar att gränsvärdeskurvan ger störst samhällsekonomisk nytta.

2 Ståndpunkter

2.1 Preliminär svensk ståndpunkt

Regeringen stödjer förslaget att det genomsnittliga målet på 130 g koldioxid/km ska nås med hjälp av en gränsvärdeskurva som funktion av bilens vikt. Vidare anser regeringen att förslaget till lutning på gränsvärdeskurvan är väl avvägt i fråga om olika biltillverkares möjligheter att minska utsläppen. Både ur miljö- och konkurrenssynpunkt är det viktigt att koldioxidkraven omfattar såväl tunga premiumbilar som lätta småbilar.

Däremot anser regeringen att förslaget, förutom personbilar, även bör omfatta lätta lastbilar och distributionsbilar (så kallade nyttofordon).

Regeringen accepterar också möjligheten för biltillverkarna att bilda pooler för att på ett mer kostnadseffektivt sätt nå det specifika utsläppsmålet.

Vidare stödjer regeringen i princip förslaget med en straffavgift för biltillverkare som överskrider sina specifika utsläppsmål men har ännu inte tagit ställning till de föreslagna avgiftsnivåerna. En straffavgift är att föredra framför ett slutet handelssystem för biltillverkarna, eftersom biltillverkaren då inte behöver betala till konkurrenterna, vilket skulle påverka konkurrensen ännu mer.

Emellertid saknar regeringen en förklaring till hur koldioxidutsläppen från bilar som kan certifieras på två drivmedel ska beräknas. Får tillverkaren välja drivmedel eller ska ett medelvärde användas?

Därtill menar regeringen att bilar som kan certifieras på biodrivmedel bör kunna tillgodoräkna sig att deras koldioxidutsläpp delvis är koldioxidneutrala vid fastställandet av bilarnas specifika utsläppsmål, samtidigt som det bör finnas incitament för effektivitet även för fordon som drivs med förnybara drivmedel.

Dessutom ställer sig regeringen frågande till huruvida det är nödvändigt med ett undantag för små oberoende biltillverkare och om det inte vore bättre ur konsumentsynpunkt att jämföra bilens koldioxidutsläpp med EU-målet för 2012, istället för med bilens specifika utsläppsmål.

2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter

De första synpunkterna från medlemsstaterna visar att en av knäckfrågorna kommer att bli gränsvärdeskurvans lutning. Ju planare kurva, desto mindre behöver de lätta småbilarna minska sina utsläpp och på motsatt sätt för de tunga premiumbilarna. En annan knäckfråga kommer att bli frågan om straffavgifterna som hänger ihop med gränsvärdesfrågan.

2.3 Institutionernas ståndpunkter

Europaparlamentet har ännu inte hört om förslaget.

2.4 Remissinstansernas ståndpunkter

Förslaget har ännu inte gått ut på remiss, men ska remissbehandlas under våren.

3 Förslagets förutsättningar

3.1 Rättslig grund och beslutsförfarande

Förordningen baseras på artikel 95 i fördraget (inre marknad). Dessa regler beslutas med kvalificerad majoritet och Europaparlamentet är medbeslutande.

3.2 Subsidiaritets- och proportionalitetsprincipen

I enlighet med subsidiaritetsprincipen bör bindande krav på bilars koldioxidutsläpp av konkurrens-, effektivitets- och marknadsskäl regleras på unionsnivå. De bindande kraven kan sedermera kompletteras med nationella styrmedel.

4 Övrigt

2007/08:FPM74

4.1 Fortsatt behandling av ärendet

Förslaget kommer under 2008 att behandlas i rådets arbetsgrupp för miljö.

4.2 Fackuttryck / termer