



Koldioxidutsläpp från personbilar och lätta lastbilar

Miljödepartementet

2007-03-26

Dokumentbeteckning

KOM (2007) 19

Meddelande från kommissionen till rådet och Europaparlamentet om resultaten av översynen av gemenskapens strategi för minskade koldioxidutsläpp från lätta bilar

Sammanfattning

Dagens frivilliga överenskommelse med bilindustrin inom EU, Japan och Korea har målet 140 g CO₂/km i snitt från nya personbilar år 2008/09. Som ett andra steg är målet att år 2012 nå 120 g CO₂/km, vilket motsvarar ungefär 5 liter/100 km för en bensinbil och 4,5 liter/100 km för en dieselbil.

För att stärka EU:s strategi för att minska CO₂-utsläppen från lätta bilar föreslår kommissionen att den frivilliga överenskommelsen ersätts med bindande krav på 120 g CO₂/km i snitt för nya personbilar år 2012. Målet ska uppnås dels genom förbättrad fordonsteknik, dels genom kompletterande åtgärder såsom t.ex. tekniska förbättringar av däck och ökad biodrivmedelsanvändning. Kommissionen kommer att föreslå lagstiftning, om möjligt i slutet av 2007 och senast i mitten av 2008.

Sverige välkomnar kommissionens meddelande om bindande CO₂-krav från personbilar och lätta lastbilar och ser positivt på förslagen till mål för 2012.

1 Förslaget

Meddelandet är en del i EU:s kamp mot klimatförändringar och för att minska utsläppen av växthusgaser. Europeiska rådet i juni 2006 bekräftade att koldioxidutsläppen från nya bilar, i linje med EU:s strategi om koldioxidutsläpp från lätta fordon, i genomsnitt bör uppgå till 140 g koldioxid/km 2008/2009 och 120 g koldioxid/km 2012.

Dagens frivilliga överenskommelse med bilindustrin inom EU, Japan och Korea har målet 140 g CO₂/km i snitt från nya personbilar år 2008/09. Som ett andra steg är målet att år 2012 nå 120 g CO₂/km, vilket motsvarar ungefär 5 liter/100 km för en bensinbil och 4,5 liter/100 km för en dieselbil.

För att stärka EU:s strategi för att minska CO₂-utsläppen från lätta bilar föreslår kommissionen att den frivilliga överenskommelsen ersätts med bindande krav. Kommissionen kommer att föreslå lagstiftning, om möjligt i slutet av 2007 och senast i mitten av 2008.

De viktigaste förslagen till åtgärder i kommissionens meddelande är följande:

Ett mål på 120 g CO₂/km i snitt för nya personbilar år 2012. Målet ska uppnås dels genom förbättrad fordonsteknik, dels genom kompletterande åtgärder såsom t.ex. tekniska förbättringar av däck och ökad biodrivmedelsanvändning. För tillverkare av personbilar blir målet 130 g CO₂/km i snitt år 2012. De kompletterande åtgärderna genomförs framför allt av andra tillverkare och leverantörer och ska tillsammans minska utsläppen med ytterligare 10 g CO₂/km.

Ett mål på 175 g CO₂/km i snitt för nya lätta lastbilar år 2012 och 160 g CO₂/km år 2015.

Ett långsiktigt mål på 95 g CO₂/km i snitt för lätta bilar år 2020.

En uppmuntran till medlemsstaterna att stimulera efterfrågan på bränsleeffektiva bilar genom bland annat märkning av fordonens bränsleförbrukning och koldioxidbaserade fordonsskatter.

Kommissionens förslag till kompletterande åtgärder består av följande:

Effektivitetskrav för luftkonditioneringssystem

Övervakning av däcktryck och maximalt rullningsmotstånd för däck

Användning av växlingsindikator

Ökad användning av biodrivmedel

1.2 Gällande svenska regler och förslagets effekt på dessa

Meddelandet i sig har inga effekter på svenska regler. Resultatet av strategin för att minska koldioxidutsläppen från lätta bilar i form av bland annat ny EG-lagstiftning kan på sikt påverka gällande svenska regler.

Meddelandet i sig, som endast beskriver kommissionens kommande arbete, har inga budgetära konsekvenser. Däremot kan de aviserande förslagen få stora ekonomiska konsekvenser för biltillverkarna, vilket dock är en kostnad som ska vägas mot den samhällskostnad som uppstår av sämre hälsa och försämrad miljö om åtgärderna inte genomförs.

2 Ståndpunkter

2.1 Svensk ståndpunkt

Sverige välkomnar kommissionens meddelande om bindande CO₂-krav från personbilar och lätta lastbilar och ser positivt på förslagen till mål för 2012. Dessa åtgärder har stor betydelse för möjligheterna att uppnå målen enligt Kyotoprotokollet.

Ur miljösynpunkt är det viktigt att de bindande kraven är ambitiösa och att de skapar incitament för alla biltillverkare att minska koldioxidutsläppen. Därför kommer Sverige att verka för att regelverket för att uppnå de bindande kraven utformas på ett konkurrensneutralt sätt som sätter lika hård press på teknikutveckling för små och stora biltillverkare samt små och stora personbilar. Det är också viktigt att reglerna tar hänsyn till bilar som kan köras helt eller delvis på biodrivmedel, elektricitet eller vätgas.

Vidare kommer Sverige också att verka för att kommissionen utarbetar ett heltäckande system för kontroll och uppföljning av de kompletterande åtgärderna som ska minska utsläppen med ytterligare 10 g CO₂/km.

Subsidiaritet

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.

2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter

På miljörådsmötet den 20 februari 2007 välkomnade flertalet medlemsstater de förslag som förs fram i kommissionens meddelande.

2.3 Institutionernas ståndpunkter

2006/07:FPM60

Europaparlamentet har ännu inte hörts om förslaget.

2.4 Remissinstansernas ståndpunkter

Meddelandet har inte gått ut på remiss.

3 Övrigt

3.1 Fortsatt behandling av ärendet

Kommissionen kommer i slutet av år 2007 eller senast i mitten av år 2008 att lämna ett detaljerat lagstiftningsförslag på hur CO₂-utsläppen från lätta bilar ska minska. Därefter kommer förslaget att behandlas i rådets arbetsgrupp för miljö.

3.2 Rättslig grund och beslutsförfarande

Meddelandet innehåller inga konkreta förslag till beslut.

3.3 Fackuttryck/termer

Växlingsindikator: Ett system som markerar för föraren när det är dags att växla upp, men hänsyn till hastighet och motorbelastning.