



Miljödepartementet

Enheten för miljö kvalitet

Rådets möte miljö den 20 december 2010

Dagordningspunkt 3

Rubrik: Förordning om koldioxidkrav för lätta lastbilar

Dokument: Dokument inför MR har ej kommit.

Tidigare dokument: Fakta-PM Miljödepartementet 2000/10:FPM46

Tidigare behandlad vid samråd med EU-nämnden: 18 december 2009 och 11 mars 2010.

Bakgrund

Kommissionen lade i september 2009 fram ett förslag till förordning om att minska utsläppen av koldioxid från lätta lastbilar. Förslaget kompletterar förordningen om koldioxidkrav för personbilar som antogs hösten 2008.

Förslaget är föremål för förhandlingar i första läsningen med EP. Under november har ett antal trilogmöten hållits och lett fram till att ORDF och EP har enats i alla frågor utom regleringen av etappvis byggda fordon och det långsiktiga målet för 2020. EP har hittills hållit fast vid 140 g/km och ORDF har mandat att gå med på 150 g/km (kommissionens ursprungsförslag är 135 g/km).

Rådet är starkt splittrat i frågan, då de stora tillverkarländerna verkar för lägsta möjliga kravnivå, medan övriga länder, inklusive Sverige, verkar för ett så ambitiöst regelverk som möjligt.

Rättslig grund och beslutsförfarande

Artikel 192.1 (miljö). Dessa regler beslutas i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet som kräver både rådets och parlamentets godkännande för att ett beslut ska antas.

Svensk ståndpunkt

Den övergripande svenska ståndpunkten är att kraven på lätta lastbilar bör vara på samma tekniska och ekonomiska nivå som de motsvarande kraven för personbilar.

Sverige stödjer förslaget att det genomsnittliga målet på 175 g koldioxid per kilometer ska nås med hjälp av en gränsvärdeskurva som i dagsläget är en funktion av bilens vikt. Förslaget till utformning gränsvärdeskurvan är väl avvägt i fråga om olika biltillverkares möjligheter att minska utsläppen.

Sverige stödjer också förslaget med en sanktionsavgift för biltillverkare som överskrider sina specifika utsläppsmål men hade helst sett att sanktionsavgiften tillämpades utan infasning och att nivån på avgiften fastställdes enligt kommissionens ursprungliga förslag.

Vidare så driver Sverige på för att alternativbränslebilar ska få en viss lättnad på koldioxidkraven, trots att det är svårare att ersätta diesel med biobränsle jämfört med bensin.

I den utestående frågan med EP avseende det långsiktiga målet verkar Sverige för en slutlig kompromiss som ligger så nära EP:s position om 140 g koldioxid per kilometer som möjligt.

Europaparlamentets inställning

EP:s inställning ligger närmare den svenska positionen än det som ser ut att bli överenskommelsen. Enligt EP bör det långsiktiga målet för 2020 fastställas till 140 g koldioxid per kilometer.

Vidare föreslår EP lättnadsregler för E85-fordon under en övergångsperiod till och med 2015 som innebär lättnader om 5 % på koldioxidkraven.

En annan viktig fråga för EP rör regleringen kring etappvis byggda fordon. När uppgifter om koldioxidutsläpp från etappvis färdigbyggda fordon saknas, bör ansvaret för koldioxidkraven läggas på tillverkaren av det färdigbyggda fordonet enligt EP.

Förslaget

Från och med 2014 införs krav på koldioxidutsläppen från lätta lastbilar. På grund av mekanismen för infasning får de fullt genomslag först 2017.

Regelverket har stora likheter med motsvarande regelverk som har antagits för lätta personbilar. Kraven riktas mot tillverkaren som ska nå ett genomsnittsvärde för hela den försålda volymen. Värdena viktas i förhållande till de försålda bilarnas referensvikt. De som producerar små volymer kan få anpassade krav.

Tillverkarna kan sluta sig samman i pooler som möter kraven gemensamt. Om tillverkarna inte lyckas nå kraven ska de betala en sanktionsavgift till EU.

Gällande svenska regler och förslagets effekter på dessa

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

Ekonomiska konsekvenser

Förslaget har en marginell effekt för svenska biltillverkare eftersom de inte tillverkar fordon i det aktuella segmentet.

EU-budgeten och statsbudgeten påverkas endast i mindre utsträckning. Bland annat ska kommissionen övervaka och rapportera utsläppen av koldioxid från fordonen. Medlemsstaterna ska föra register över nybilsförsäljningen och årligen rapportera till kommissionen.

Enligt kommissionens konsekvensanalys är förslaget starkt lönsamt för kunderna, som övervägande är små och medelstora företag, eftersom de lägre bränslekostnaderna med bred marginal uppväger det högre inköpspriset.

Övrigt