

EU-kommissionens förslag om utsläppsbegränsningar för nya bilar

Vad gäller frågan?

EU-kommissionen har lagt ett förslag som förenklat innebär att nybilsförsäljningen från år 2012 i genomsnitt per bilmärke maximalt får släppa ut 120 gram koldioxid per kilometer, motsvarande en ungefärlig snittförbrukning på 0,50 liter bensin eller 0.45 liter diesel per mil. De sista tio grammen (mellan 130 och 120) ska tillverkarna enligt kommissionens förslag få tillgodoräkna sig för investeringar i lätttrullande däck, energieffektivare luftkonditionering, satsning på biobränsle etc. Hur detta ska ske presenteras i ett särskilt förslag i mars/april.

Kommissionens förslag baseras på att de tidigare frivilliga överenskommelserna med bilindustrin, med målet 140 g CO₂/km för 2009/2010 (olika årtal för olika världsdelars bilindustri) inte nås. Genomsnittliga nybilsutsläpp i EU minskade från 186 g 1995 till ca 165 år 2000, och därefter till 160 g år 2006, alltså en klart avstannande trend. Målet på 120/130 g är i linje med andra delar av världen, Japan har målet 125 g år 2015, USA 160 g år 2020, Kanada 180 g år 2010 (uttrycks i miles per gallon, därför är siffrorna inte exakta).

Den genomsnittliga utsläppsminskning som krävs för att nå kommissionens mål är 19 procent, med en merkostnad per bil på i genomsnitt fem procent eller 1300 euro. Den minskade förbrukningen innebär att konsumenten under bilens livstid sparar cirka 2500 euro, baserat på 2006 års bränslekostnader (dvs i verkligheten blir vinsten troligen något större). Merkostnaden varierar mellan 400-600 euro för bilar med låga utsläpp (Fiat, Renault, etc) och drygt 2000 euro för en bil med höga utsläpp (Mercedes, BMW etc). De största prisökningarna per märke är på koreanska och japanska märken samt Porsche, främst beroende på en hög andel SUV:ar. Kostnaden beror på hur mycket mer stora/tunga fordon får släppa ut; det står klart att inte alla bilmärken måste nå 130 g CO₂/km, utan de minsta/lättaste måste nå en lägre nivå och de största/tyngsta tillåts släppa ut mer.

De som inte klarar målen får böter (€20 per g/km och bil år 2012, €35 2013, €60 2014 och €95 i 2015 per gram CO₂). Tillverkarna är dock troligen beredda att investera mer än denna kostnad för att uppnå målen eftersom det är en fundamental skillnad i att investera medel i den egna verksamheten och att betala in dem som bötesbelopp. Endast de som inte bedömer sig ha någon som helst chans att nå målen bedöms välja bötesbeloppen.

Huvuddelen av den tekniska utvecklingen som detta stimulerar fram kommer troligen på bensinbilen, där det finns en mängd tekniker som inte används brett ännu (direktinsprutning, turbolösningar, lätt hybridteknik etc).

Var står striderna?

De viktigaste striderna står om:

- **Startåret.** Kommissionen föreslår 2012, medan EU-parlamentet i sin preliminära läsning önskar år 2015 som det år då utsläppsmålet ska nås.
- **Långsiktiga mål.** Medlemmar från EU-parlamentet uppvaktade den 31 januari EU-kommissionen med krav på att också ha mål för 2020 och 2025, vilket miljörorelsen

också driver (kommissionen upprepar ibland fordonsforskningscentret Rtracs mål på 95 g CO₂/km för 2020, men har inte uttalat något eget mål).

- **”Integrated approach”.** 10 g CO₂/km ska komma från lätttrullande däck, biobränslen, energisnål luftkonditionering, eco-driving etc. Det är fortsatt oklart hur det ska utformas, under våren kommer kommissionens förslag om hur det ska utformas (i nuläget är t.ex. air-condition avstängd vid bränsleförbrukningstest, och vilka däck som helst får användas utan att de sedan behöver finnas på bilen man säljer).
- **Viktbaserat system.** EU-kommissionen föreslår att tyngre fordon ska få släppa ut mer, med argumentet att det ger ”competitively neutral tagets”, och det inofficiella huvudskälet att ”data om mass is readily available”. Tyska regeringen och tyska bilindustrin har länge drivit att utsläppsnivåerna ska vara viktbaserade, medan franska regeringen, franska biltillverkare (främst Renault) aluminiumindustrin och miljödrivna transportorganisationers paraplyorgan T&E är emot detta, bl.a. utifrån att USA har övergett sitt tidigare viktbaserade system eftersom det inneburit/inte förhindrat att bilars vikt de senaste 20 åren ökat med drygt 25 %. Såväl kommissionen som parlamentet har efterfrågat alternativa sätt att differentiera mellan bilar, och det som diskuteras mest är ”footprint” – bilens axelavstånd gångat med spårvidd, vilket används i amerikansk lagstiftning. Det skulle styra mot lättare fordon, i motsats till det förslag kommissionen nu lagt. Det ursprungliga ”Flat standard”, samma mål för alla fordon, är borta från debatten, liksom förslaget att alla tillverkare skulle minska med samma procentsats.
- **Trappsteg i gränsdragningen.** Hur mycket mer tunga fordon ska tillåtas släppa ut jämfört med lättare, ”the steepness of the slope”, avgör vilka bilindustrier som betalar hur mycket, men har ingen effekt på den totala klimatnyttan. Tyskland föreslår en 80 % lutning av skalan, medan fransk industri föreslår 20 % och kommissionen i nuläget föreslår 60 %. För att få skalan rätt, måste kommissionen förutse framtida viktökning på fordon, som de bedömer som oförändrad till år 2012 trots att ökningen de senaste åren varit 1,5 % per år.
- **Pooling-möjlighet.** I kommissionens förslag ges tillverkarna möjlighet att poola, så att t.ex. BMW (som inte klarar utsläppskraven) kan få räkna sina utsläpp tillsammans med Renault (som klarar dem). En regelrätt utsläppshandel avvisades av kommissionen, men detta förslag är väldigt likt. Flertalet tillverkare har dock markerat att de inte tänker köpa utsläppsrättigheter från konkurrenter resp. att man inte tänker hjälpa konkurrenter genom att sälja till dem.
- **Undantag.** Minibussar (”vans”) och fordon som kan transportera rullstolar tillåts ha högre utsläpp, vilket redan fått vissa tillverkare att vilja klassa sina fordon i dessa klasser. I USA har motsvarande undantags för ”vans & trucks” inneburit en kraftigt ökad marknadsandel för dessa typer av fordon.
- **Biobränsle.** I nuläget räknas samtliga biobränslen som bensindrif, med försök från framför allt Saab och svenska regeringen att de ska räknas som lägre utsläpp. Det är dock problematiskt eftersom utsläppsminskningen för t.ex. etanol är väsentligt lägre i Centraleuropa än i Sverige, och en bil inte nödvändigtvis framförs på t.ex. etanol bara för att den kan göra det. Såväl T&E som en parlamentarisk majoritet har tidigare avvisat förslag om undantag för biobränslen, huvudsakligen utifrån att man anser att denna fråga ska hanteras i biobränsledirektivet istället.

- **Eldrift.** I det nuvarande förslaget räknas eldrivna bilar som nollutsläpp, vilket om det går igenom innebär ett starkt incitament för tillverkare att lösa en del av betinget med elbilar. Hur kommande plug-in-bilar ska räknas är inte alls klart och kan ses som ett kryphål för tillverkare som vill få tillgodoräkna sig stora utsläppsminskningar utan att faktiskt göra dem.
- **Revision.** Kommissionen kommer att följa nybilsförsäljningens utveckling bland annat avseende på bilars genomsnittliga vikt, för att kunna justera reglerna så att 120 g-målet uppnås. År 2010 ska den första revisionen genomföras, och de förslag till revideringar som det leder till kommer att ge upphov till omfattande diskussion.
- **Straff.** Europeiska bilindustrins samarbetsorgan ACEA anser att böterna är för höga, medan T&E anser att det dröjer för länge innan böterna får genomslagskraft (T&E föreslår €150). Var inkomsterna ska hamna är inte beslutat; kommissionen föreslår att det går till EU:s budget generellt medan åtskilliga aktörer föreslår att det går till en särskild fond, t.ex. för teknisk utveckling på fordonssidan.
- **Undantag.** Bilmärken som säljer färre än 10 000 bilar får särskilda villkor, vilket är en seger för brittisk bilindustri. Det öppnar för att tillverkare som ser sig själva som exklusiva, men tillverkar fler bilar (t.ex. Porsche med ca 100 000 bilar/år) begär liknande undantag.

När blir det av?

Kommissionen har lämnat förslaget till EU-parlamentet och ministerrådet. Om de är helt överens, kan det bli ett beslut redan i juni, men det är inte troligt eftersom det finns så mycket att strida om och ambitionen är därför att fatta beslut i april 2009, två månader innan EU-parlamentsvalet. Slovenien har ordförandeskapet nu och Frankrike, som efterträder vad halvårsskiftet, vill att de värsta konflikterna mellan Tyskland och Frankrike/Italien ska vara lösta då vilket innebär att mycket åtminstone informellt beslutas det kommande halvåret. 2009 är Tjeckien och Sverige ordförande, och det är klimattoppmöte i Köpenhamn 2009 då EU vill kunna presentera ett färdigt beslut.

Biobränsledirektivet och bränslekvalitetsdirektivet behandlas parallellt men inte gemensamt och åtminstone det sistnämnda kommer att beslutas under våren.

Den 20 februari utser EU-parlamentet sin rapportör i frågan, som får huvudansvaret för parlamentets behandling av frågan. Enligt förhandsuppgifter blir det den italienska socialdemokraten Guido Sacconi. Han ansvarade för parlamentets behandling av kemikalielagstiftningen Reach och anses som ganska ”grön”. Socialistgruppen är generellt mer positiva till EU-kommissionens förslag och miljörelsens krav än de konservativa.

Kommissionens förslag, inklusive åtskilligt bakgrundsmaterial, finns på http://ec.europa.eu/environment/co2_home.htm.

Mattias Goldmann
080206