

Internationella sekretariatet
Lisa Lundmark
016-544 21 52
lisa.lundmark@energimyndigheten.se

Regeringen
Miljödepartementet
103 33 Stockholm

Yttrande angående förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om utsläppsnormer för nya personbilar för att minska koldioxidutsläppen för lätta fordon, KOM(2007) 856

Förslaget syftar till att garantera att den inre marknaden för personbilar fungerar korrekt genom att se till att de genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen från nya personbilar i gemenskapen inte överstiger 130 g koldioxid/km från och med 2012.

På grund av kort remisstid har ingen djupare analys kunnat genomföras av utformningen av förslaget till förordning om nya koldioxidkrav för lätta fordon. Energimyndigheten anser att det styrmedel som föreslås är en betydelsefull komponent för att sträva mot ett mer resurseffektivt transportsystem. Energimyndigheten avser att återkomma med ytterligare synpunkter vid en fortsatt hantering av förslaget till förordning om utsläppsnormer för nya personbilar för att minska koldioxidutsläppen för lätta fordon.

Sammanfattning

- Energimyndigheten anser att koldioxiddifferentierade fordonsskatter kan vara ett kompletterande styrmedel för att nå målet om en ytterligare minskning motsvarande 10g koldioxid/km.
- Energimyndigheten önskar ett förtydligande för hur resterande minskning motsvarande 10g koldioxid/km ska uppfyllas av andra åtgärder.
- Energimyndigheten anser att de bindande kraven bör skärpas efter 2012 och att de också bör utökas till att omfatta lätta lastbilar och vans.
- Energimyndigheten anser att av de alternativ som analyseras är det mest lämpligt att använda en kurva där de genomsnittliga utsläppen är 130g koldioxid/km. Energimyndigheten anser att det nödvändigtvis inte är mest lämpligt att beräkningsmetoden kopplas till fordonets vikt.
- Energimyndigheten anser vidare att det är otydligt i förordningen om det, med fordonets vikt, avses tjänstevikt eller total vikt.
- Energimyndigheten anser att flexibilitet vid uppfyllande av målet koldioxidutsläpp på 130 g/km är viktigt. Energimyndigheten anser dock att

frågan om handel med utsläppskrediter fortfarande är ett intressant alternativ och bör utredas ytterligare om kraven på fordonstillverkare skärps efter 2012.

- Energimyndigheten anser att det föreligger risk att de böter som betalas av biltillverkarna kan vara för lågt satta och att detta bör utredas ytterligare.

Energimyndighetens ställningstagande

Energimyndigheten delar kommissionens uppfattning att nya personbilers energieffektivitet på sikt är en viktig åtgärd för sänkt fossilbränsleförbrukning.

Energimyndigheten tillstyrker kommissionens förslag om bindande krav på nya personbilers genomsnittliga koldioxidutsläpp på 130 g/km.

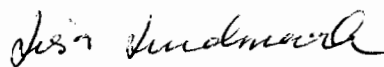
Specifika synpunkter

- Punkt 11. Energimyndigheten anser att koldioxiddifferentierade fordonsskatter kan vara ett kompletterande styrmedel för att nå målet om en ytterligare minskning motsvarande 10g koldioxid/km och har i Kontrollstation 2008 föreslagit en kraftigare koldioxiddifferentiering än den som finns idag.
- Artikel 1. Förslaget framhåller att en reglering på 130 g/km är lämplig, men det egentliga målet är 120 g/km. Resterande 10 g/km ska uppfyllas av andra åtgärder bland annat mer biodrivmedel i transportsektorn. Energimyndigheten anser att det är otydligt vad detta innebär och hur det ska följas upp och kräver här ett förtydligande.
- Energimyndigheten anser att de bindande kraven bör skärpas efter 2012 och att de också bör utökas till att omfatta lätta lastbilar och vans.
- Artikel 3. Energimyndigheten anser att av de alternativ som analyseras är det mest lämpligt att använda en kurva där de genomsnittliga utsläppen är 130g koldioxid/km, eftersom detta ger incitament till alla biltillverkare att minska koldioxidutsläpp från sina fordon. Utformningen innebär dock att måluppfyllelse inte kan garanteras då denna också beror på konsumenternas val. Energimyndigheten anser att det nödvändigtvis inte är mest lämpligt att beräkningsmetoden kopplas till fordonets vikt. Det är angeläget att följa upp och fortsatt analysera vad det skulle innebära att koppla metoden till "fotavtryck" (footprint). Energimyndigheten anser vidare att det är otydligt i förordningen om det, med fordonets vikt, avses tjänstevikt eller total vikt.
- Artikel 5. Energimyndigheten anser att flexibilitet vid uppfyllande av målet koldioxidutsläpp på 130 g/km är viktigt. Förslaget har valt "pooling", (dvs. att biltillverkare går samman för att gemensamt uppnå i

förordningen uppsatta resultat), som det sätt som ska öka flexibiliteten för fordonstillverkare att uppnå sina mål. Förslaget innehåller inte handel med utsläppskrediter. Förslaget framhåller att fordonstillverkarna anser att "pooling" är ett lämpligt alternativ, och det är ett tungt vägande argument. Energimyndigheten anser dock att frågan om handel med utsläppskrediter fortfarande är ett intressant alternativ och bör utredas ytterligare om kraven på fordonstillverkare fortsätter skärpas efter 2012.

- Energimyndigheten anser att det föreligger risk att de böter som betalas av biltillverkarna, om inte kraven i förordningen uppfylls, kan vara för lågt satta, detta bör utredas ytterligare.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektören Thomas Korsfeldt. Vid den slutliga handläggningen har därutöver deltagit avdelningscheferna Zofia Lublin, Andres Muld, och Mathias Fock, tf. Sonja Ewerstein verksjuristen Fredrik Selander, enhetscheferna Anders Lewald och Thomas Levander samt handläggarna Kristina Holmgren, Daniel Waluszewski och Lisa Lundmark, den sistnämnde föredragande.


Thomas Korsfeldt
Lisa Lundmark

