

Volvo PV: "Vi ska bli ledande inom eldrift"

Volvo PV:s nye vd Stephen Odell sticker ut hakan i vad Dagens Industri kallar för en "elchock". "Vi ska bli ledande på eldrift inom premiumsegmentet", säger han till tidningen.

Det är elhybrider som gäller i framtiden.

Bilar som laddas direkt från elnätet.

I alla fall om man får tro Volvo PV:s vd Stephen Odell, som räknar med att biltillverkaren fattar beslut i frågan "inom några månader".

Utvecklingen ska nu snabbas på.

Amerikanen Stephen Odell har nyligen presenterat en rad framtidsprojekt för Fords högsta ledning.

"De är mycket viktiga och tillför Volvo PV värden i framtiden. Det var lite diskussion om pengar, mer om det var rätt produkter och rätt tajming.

Våra projekt fick ett helhjärtat stöd", säger han till DI.

Den svenska profilen ska behållas, säger Odell, som tillägger att forskning och utveckling även fortsättningsvis kommer att bedrivas i Sverige.

Ny miljöbilsdefinition hot mot etanolbilarna

Regeringen förbereder en radikalt förändrad miljöbilsdefinition anpassade till kommande EU-regler. Förslaget kan drabba både den svenska bilindustrin och alla de svenskar som äger en miljöbil med E85 i tanken.

Sverige har hittills haft en för Europa unik lagstiftning för vad som får kallas miljöbilar. Den är anpassad till den svenska bilindustrin med en hög andel stora och motorstarka bilar. Genom att köra på **E85**, med 85 procents inblandning av etanol i bensinen, kan dessa bilar klassas som miljöbilar. Trots att flera svenska miljöbilar släpper ut stora mängder koldioxid.

Envisa rykten inom alliansen gör gällande att regeringen nu förbereder en ny definition som radikalt förändrar spelreglerna. Det är en anpassning till kommande EU-regler som väntas presenteras i höst och beslutas i EU-parlamentet i april 2009.

Utgångspunkten är det förslag som kommissionen presenterade i fjol. I korthet innebär det att miljöbilar klassas enbart utifrån hur mycket koldioxid de släpper ut, inte efter bränsle eller val av teknik. Från början sattes målet till 120 gram koldioxid per kilometer redan från 2012, alltså långt under vad de svenska miljöbilarna släpper ut.

Inga detaljer har ännu sipprat ut från EU-kommissionen som i höst presenterar ett skarpt direktivförslag. Säkert är dock att kraven kraftigt luckras upp i förhållande till det ursprungliga förslaget. Motståndet har varit hårt. Inte minst från Tyskland med **BMW, Mercedes Benz** och **Porsche**-ägda **VW-koncernen**. Därför väntas övergångsregler som ger tillverkare av stora bilar rimlig tid att ställa om. Det blir i så fall en räddning för **Volvo** och **Saab** då det tar flera år och många miljarder kronor att utveckla nya bilar.

Att Sverige kan behålla egna regler för miljöbilsklassning är uteslutet. EU-parlamentets beslut gäller hela unionen. Det enda svensk bilindustri och svenska politiker kan göra är att delta i lobbyarbetet. Uppgifter säger att även svenskarna varit mycket aktiva i Bryssel.

EU har svängt i synen på etanol under de senaste åren och tongångarna är idag mer negativa. Det beror dels på mycket höga kostnader för subventioner, dels på den allt hårdare miljökritiken. En strid ström av vederhäftiga rapporter om biobränslen har kommit de senaste åren som handlar om regnskogsskövling, jordförstöring och energikrävande processer som sammantaget kan ge större utsläpp av växthusgaser än bensin.

Den senaste presenterades i förra veckan av Världsbanken. Där hävdas att biobränslen svarar för hela 70-75 procent av de ökade världsmarknadspriserna på mat. De främsta bovarna är USA och EU som satsar hårt på etanol ur majs och vete.

Förlorare på att etanolundantaget försvinner är de svenska biltillverkarna som satsat hårt på E85 och använt det effektfulla bränslet till att ta ut fler hästkrafter ur motorerna.

I juni gjorde DN en genomgång av alla då tillgängliga miljöbilar med undantag för gasbilar. Alla modeller som klarade gränsen 120 gram koldioxid per kilometer är småbilar med främst diesel- men även bensinmotorer. Ingen E85-bil kommer ens i närheten. De släpper ut från 167 till 251 gram per kilometer. Värst i genomgången var en Saab 9-5 automat.

Förlorare är också ägare av E85-bilar som riskerar att se värdet på sina fordon sjunka kraftigt närmaste åren om inte regeringen kan presentera mycket generösa

övergångsregler. Vem vill köpa en stor bränsleslukande miljöbil om den inte längre ger ekonomiska förmåner och om miljönyttan är ifrågasatt?

Den svenska miljöbilsboomen har främst drivits av stora ekonomiska morötter. Privatköparen får 10 000 kronor i handen som en premie. Den som kör tjänstebil får 20 procents rabatt på förmånsvärdet. Allt fler kommuner erbjuder gratis parkering för miljöbilar. Och i Sveriges biltätaste region slipper miljöbilarna trängselskatt.

Sammantaget kan det bli mycket stora pengar.

Räkna med att dessa morötter successivt tas bort och istället ersätts med pålagor på dem som kör bilar som inte uppfyller kraven. Exempelvis genom högre fordonsskatt. Varför premiera miljöbilar när EU-kraven förutsätter att alla ska köra miljöbil i framtiden? Hellre straffa den som inte gör det.

Trängselskatt. Ett första steg kan tas av finansminister **Anders Borg** redan i år. Finansdepartementet släppte nyligen ett förslag om att miljöbilar som köps från januari 2009 ska tvingas betala trängselskatt. Dagens miljöbilar och alla som köps fram till sista december 2008 ska få behålla skattebefrielsen fram till utgången av 2012. Men miljöbilar som byter ägare 2009 – 2012 ska tvingas betala trängselskatt. Det officiella motivet är att miljöbilarna blivit så många att stockholmstrafiken snart kan vara tillbaka på samma nivå som före trängselskatten. Med liknande motiv har den socialdemokratiska ledningen i Göteborg dragit ned på möjligheterna att gratisparkera för miljöbilar.

Elhybrider. Den plötsligt uppflammande entusiasmen för laddbara elhybridbilar i den borgerliga regeringen ska ses i ljuset av det kommande miljöbilsförslaget. Man har insett att etanolbilarna inte kommer att få en gräddfil. För att leva upp till hårda utsläppskrav krävs andra lösningar. Hybridbilar får dessutom grönt ljus av alla miljöorganisationer om elen produceras miljövänligt.

Toni kommentar:

frågan är om det är 2 i tolv eller 20 över...Volvo som har bromsat snackat skit och tagit emot miljarder i bidrag och nu när kunder struntar i era sagor då inser ledningen att hybridbilen med en gång vätgas bilen som steg två.

Det är så man blir förbannat – då det drabbar så många hyggliga personer som offrat sitt liv på Volvo och så det här.