

Solna den 24 maj 2011

## Remissvar från Gröna Bilister: Förslag till supermiljöbilspremie

### Sammanfattning

Supermiljöbilspremien bör få en annan utformning än den som föreslås av Transportstyrelsen:

- ▲ Gränsvärdet bör utgå ifrån faktisk klimatpåverkan, inte utsläpp från avgasröret, och biodrivmedels klimatnytta bör räknas in
- ▲ Premien bör inte enbart tillfalla privatpersoner utan alla kundkategorier, annars får den ingen effekt
- ▲ Säkerhetskraven är viktiga men bör under en tid justeras till 4 stjärnor i Euro NCAP
- ▲ Premien för laddhybrider bör villkoras med att bilen faktiskt laddas
- ▲ Premien bör ingå i ett bonus-malus-liknande beskattningssystem
- ▲ Premien bör kompletteras med satsningar på snabbladdningsstationer
- ▲ Premien bör kompletteras med ett omfattande informationsarbete

### Inledning

Som Sveriges enda miljödrivna bilistorganisation bistår vi gärna med förslag till utformningen av styrmedel som påskyndar omställningen till hållbar bilism.

Vi har såväl i tidigare remissvar som i flera egna skrifter gett omfattande förslag på hur den ekonomiska stimulansen för en påskyndad omställning till hållbar bilism bör vara utformad, liksom vilka gränsdragningar som bör göras för att definiera vilka fordon som ska berättiga till stimulans.

### Sammanfattning av förslaget

Transportstyrelsen har på regeringens uppdrag levererat ett förslag till precision av den supermiljöbilspremie som regeringen redan tidigare aviserat. Huvudpunkterna i Transportstyrelsens förslag till utformning är:

- Med supermiljöbilar avses bilar med utsläpp på max 50 g CO<sub>2</sub>/km enligt EU:s officiella körcykel
- Max energiförbrukning på 0,3 kWh/km
- Högsta bullernivå 72 dB(A)
- En premie på 40 000 kronor
- Avser tiden 1 juli 2011-30 juni 2014
- Premien utbetalas efter ansökan, som sker tidigast sex månader efter inköp
- Kostandsram 200 milj kr, dvs totalt för max 5 000 personer
- Endast för privatpersoner
- Endast för elbilar och laddhybrider
- Krav på högsta betyg i Euro NCAP:s krocktest (fem stjärnor)

Nedan går vi igenom förslaget så som det presenteras i skrivningen till regeringen (återfinns på <http://www.svenskenergi.se/upload/Vi%20arbetar%20med/Elproduktion/Miljö%20&%20klimat/elfordon/remiss%20supermiljöbilspremie%20svar%20senast%207%20juni%202011.pdf>)

## Utsläppsnivåer

Vi delar regeringens och Transportstyrelsens bedömning att det är rimligt att särskilt gynna personbilar med mycket låga utsläpp, och ser 50 gram CO<sub>2</sub> som en rimlig gräns. Vi konstaterar dock att det från regeringens olika företrädare har rått stor otydlighet gällande vad som avses med 50 gram. Till tider har det angetts gälla bilens faktiska klimatpåverkan, vilket därmed skulle innebära att en reduktion för de förnybara drivmedlens lägre klimatpåverkan räknas in. Reduktion är ca 60 % för fordonsgas och 50 % för etanol E85, enligt såväl ansvariga svenska myndigheter (Naturvårdsverket, Trafikverket och Konsumentverket) som EU:s standardvärden för biodrivmedel, framtagna för hållbarhetskriterierna.

I Transportstyrelsens förslag finns ingen sådan nedräkning med, och Transportstyrelsens eget påstående att förslaget är teknik neutralt måste därför avvisas. Energimyndighetens bedömning är däremot korrekt; ”Ingen hänsyn tas till att biodrivmedel kan ge upphov till lägre koldioxidutsläpp än fossila drivmedel samt att elen till fordonen kan komma från fossil elproduktion. Utformningen blir inte teknikneutral sett från ett fordon och drivmedelperspektiv.” Vidare delar vi deras syn att ”koldioxidutsläppsvärdena för de bilar som i praktiken drivs med biodrivmedel borde anpassas utgående från principen i EU:s direktiv för användning av förnybar energi (direktiv 2009/28/EG). Detta kräver dock antaganden om vilket biodrivmedel det rör sig om, hur det är framställt samt tankningsgrad. Schablonvärden för reduktionen av koldioxidutsläpp jämfört med de utsläpp som finns registrerade i Vägtrafikregistret skulle kunna användas.”

Vi föreslår att en reduktion enligt ovan räknas in för bilar som drivs med etanol E85 och fordonsgas, förslagsvis kombinerat med ett krav på att faktiskt tanka sina fordon med avsett bränsle. Risken att annars tvingas återbetala premien är då i sig en en garant för ökad benägenhet att tanka rätt (i nuläget sker det ändå, pga en klart positiv prisbild, men i framtiden är det inte självklart).

## Säkerhetskrav

Transportstyrelsen anger att ”Det finns ingen anledning att tro att det finns en konflikt mellan framdrivningssätt och bilsäkerhet”. Vi delar inte denna uppfattning; exempelvis är bensin klart mer explosivt och farligt i olyckor än andra drivmedel, samma sak gäller de potentiella

drivmedlen vätgas och metanol. För el gäller motsatsen; få rörliga delar, inga brandfarliga vätskor och låg tyngdpunkt bidrar till en bättre säkerhet. Utifrån detta är det rimligt att ställa höga säkerhetskrav för premien, men vi bedömer att kravet på högsta betyg (fem stjärnor) i Euro NCAP är för högt ställt och föreslår fyra stjärnor. Det är i linje med skrivningen ”Det är möjligt att under en kortare period sänka kraven på skydd av vuxna åkande för att släppa fram dessa bilmodeller på marknaden. Om kraven sänks med fyra poäng skulle 53 av de 77 av Euro NCAP testade modellerna kunna tillåtas.”

I nuläget, en dryg månad före premien föreslås börja gälla, finns inte en enda elbil eller laddhybrid på marknaden som uppfyller fem stjärnor i Euro NCAP, däremot ett par som uppfyller fyra stjärnor. Också merparten av de kommande bilar som presenteras i skrivelsen uppfyller inte eller troligen inte kraven. Ett krav på fyra stjärnor utesluter en lång rad bilar som inte ens är testade eller som inte klarar att integrera antisladdsystem i bilen. Det kan också bidra till att fler tillverkare låter testa sina bilar.

Transportstyrelsen hanterar inte alls att åtskilliga elbilar och laddhybrider på den svenska marknaden från 2012 är konverterade från bensinbilar som uppfyller krocksäkerhetskraven; t.ex. Saab 9-3, Volvo C30 och Volvo V60, liksom Toyota Prius laddhybrid är baserad på Prius hybrid. Så vitt bekant avses ingen av dessa bilar krocktestas i dess el- eller laddhybridutförande. Åtskilliga aktörer, däribland Volvo, vittnar om att bilens krocksäkerhetsgenskaper väsentligt kan förändras vid en konvertering, bl.a. då deformationszoner och viktfördelning blir annorlunda. Utifrån detta behövs en reglerad procedur för att bedöma krocksäkerheten för dessa bilar.

## Bullerkrav

Att ställa bullerkrav är rimligt, möjligen är ambitionsnivån i förslaget för låg – som konstateras i skrivelsen så uppfyller alla kända bilar som i övrigt kvalificerar sig för premien också bullerkraven.

## Premiens storlek och avgränsning

Transportstyrelsen motiverar inte nivån utan konstaterar enbart att åtskilliga aktörer menar att den är för liten för att ge praktisk effekt, och att åtskilliga EU/EES-stater har bidrag som de facto är större. Avgränsningen av premien till enbart privatpersoner motiveras med att de är ”köpsvagare i jämförelse med företag och offentlig verksamhet”, samt att det skulle ta för lång tid att utforma ett stöd som också kunde gå till företag och offentlig sektor.

Vi bedömer att en premie på 40 000 kronor i kombination med avgränsningen till enbart privatpersoner och de högt ställda säkerhetskraven leder till att *inte en enda extra elbil eller laddhybrid säljs*. Detta då de bidraget är så litet i relation till elbilspriset på 300 000 kr eller mer att det inte ändrar något köpbeteende utan uteslutande går till de som ändå skulle köpt elbil. Kostnadseffektiviteten är därmed inte dålig, som påstås i skrivelsen, utan obefintlig. Alla beräkningskalkyler på minskade utsläpp avvisas; de beror på tillkommande elbilar men de beror inte på premien.

Vi tillbakavisar påståenden om att företag och offentlig sektor istället kan använda elbilsupphandlingen då den har inte samma tidshorisont och då medlen som avsatts för delfinansering av bilarna redan i nuläget är i de närmaste fullteknade.

Särskilt menar vi att aktörer som inte kan använda elbilsupphandlingen bör inkluderas i

premien; t.ex. ideella bilpooler. De är en inkörsport för människor att testa ny teknik, med en stor indirekt klimatnytta, och den direkta klimatnyttan är 3-4 gånger högre än för en elbil i privat ägo då en bilpoolsbil körs mer. Av liknande skäl bör hyrbilar och taxi prioriteras.

I skrivelsen noteras att bilpoolerna är uteslutna och att detta är ledsamt, men det lämnas utan åtgärd då man i allmänna termer anger att det vore komplicerat att inkludera dem. Vi hade önskat en högre ambitionsnivå från utredningens sida och förutsätter att regeringen mot bakgrund av utredningens egna skrivelser inkluderar i vart fall bilpoolerna.

Endast bilar som är helbilsgodkända föreslås kunna godkännas, vilket utesluter bilar som ännu endast tillverkas i små serier. Därmed bidrar inte premien till att undanröja marknadshinder, vilket felaktigt påstås i skrievelsen. Vi föreslår att tillverkaren åläggs att intyga att bilarna uppfyller samma krav som ursprungsbilen före konvertering, på samma sätt som gjordes när etanolbilarna introducerades.

## **Kostnad för statskassan och beteendepåverkan**

Det finns en trist historik av att stöd för miljöbättre fordon utformas för att inte vara för dyra för statskassan, snarare än för att maximera omställningen till hållbar bilism. Vi har också flera gånger sett att stöd som varit mer framgångsrikt än förväntat fått avslutas i förtid, då medlen tagit slut.

Utifrån detta bedömer vi att supermiljöbilspremien inte bör stå ensam, utan vara en del av en mer omfattande omställning av fordonsskatten, med en registreringskatt av bonus-malus-modell, där bilar med riktigt låga utsläpp får en superbonus, medan de med särskilt höga utsläpp får en hög avgift, en supermalus. Detta kan göras intäktsmässigt neutralt för statskassan och innebär en mycket snabbare omställning av fordonsparken. Flera aktörer inom bilindustrin är nu också för en sådan modell, som vi nyligen presenterat i vårt förslag inför regeringens vårbudgetproposition. En sådan beskattningsmodell bör skyndsamt utredas.

## **Elmix och laddbeteende**

I skrivelsen konstateras att klimatnyttan med elbilar beror på hur elen framställs, och att skillnaderna är stora mellan marginalel från kol, nordisk elmix och miljömärkt el från t.ex. vindkraft. Inga förslag läggs dock för att säkerställa eller ens uppmuntra att elbilarna får lägsta möjliga klimatpåverkan.

Laddhybridernas klimatpåverkan beror på körbeteendet; vid långa körsträckor går bilen främst för förbränningsmotor med utsläpp som närmar sig den normala fossilbränslebilen (någon bil som förenar laddhybridteknik och förnybara drivmedel förväntas inte de närmaste åren), men också på laddbeteendet. Vi är osäkra på om man faktiskt kommer att ladda sin laddhybrid om räckvidden på el enbart är en dryg mil (som fallet är t.ex. med Toyotas laddhybrid; ”upp till två mil” anger de vilket i svenska förhållanden innebär nästan en halvering). Om laddhybrider får stöd trots att de de facto inte laddas, drabbar det premiens trovärdighet och stärker bilden av att kostnadseffektiviteten är obefintlig.

Utifrån detta föreslår vi att den som får premien förbinder sig att ”återkommande ladda sin laddhybrid, så att dygnets första resa i minst 70% av fallen sker åtminstone delvis på el.” För elbilar är vi inte beredda att föreslå något krav på miljömärkt el eller liknande, dels då staten inte bör reglera vilken el hushållen väljer (samma el som till bilen används ju till diskmaskinen

etc), dels då många bor så att de inte själva kan välja elleverantör. Vi uppmanar istället bilbranschen att i samband med elbilsförsäljningen erbjuda rabatt på miljömärkt el, erbjuda en andel i vindkraft eller klimatkompensera bilens körsträcka med FN-reglerade utsläppsminskande projekt.

## **Införande och information**

För att undvika att försäljning av berörda bilmodeller försenas i väntan på supermiljöbilspremierna föreslås att premien betalas ut retroaktivt från och med 1 januari 2012 till bilar som förvärvats från och med 1 juli 2011. Vi ställer oss bakom detta förslag, som bör kommuniceras skyndsamt så att bilhandeln kan agera därefter.

”Supermiljöbilspremierna är redan massmedialt uppmärksammas, och någon aktiv marknadsföring för premien anses inte nödvändig”, påstås det. Utifrån den mängd samtal vi får där men ber om konkretisering av vad premien innebär och vem som kan söka den, bedömer vi påståendet som helt oriktigt och uppmanar regeringen att ge ansvariga myndigheter i uppdrag att aktivt informera om premien.

## **Kompletterande satsningar**

Det är inte rimligt att tro att vi får en skyndsamt omställning till elbilar om de inte kan laddas på ett vettigt sätt. Särskilt gäller det för sektorer där den dagliga körsträckan är längre än elbilens räckvidd på en laddning, t.ex. för taxi, bilpooler och hyrbilar. I dagsläget finns dock bara tre snabbbladdningsställen i hela Sverige. Staten bör därför komplettera premien med en delfinansiering eller annan stimulans för att snabbt få ett nät av snabbbladdningsstationer längs de största vägarna och i de större städerna, liknande det tidigare stödet till gasmackar.

## **Avslutande kommentar**

Gröna Bilister tackar för möjligheten att få ge synpunkter på denna skrivelse och står till berörda parter fulla disposition för utveckling och fördjupning av ovanstående förslag.

*För Gröna Bilister*

Mattias Goldmann