

**ÖRESUNDS
KRAFT**

GRÖNA BILISTER

Supermiljöbilspremien: En dunderblunder

-

Sammanställning av remissvaren

Sammanfattning

Regeringens förslag till supermiljöbilspremie har varit ute på remiss, med detaljförslaget utformat av Transportstyrelsen. Gröna Bilisters och Öresundskrafts sammanställning av remissvaren visar att 21 av de 22 svarande är kritiska, med sådana förändringsförslag att regeringen måste omarbeta premien i grunden för att tillgodose åtminstone den mest allvarliga kritiken (Konkurrensverkets yttrande på fem rader är det enda okritiska).

Snart sagt alla delar av regeringens förslag utsätts för hård kritik, med nedanstående som en majoritetslinje bland remissvaren:

- *Definitionen* är inte teknikneutral utan gynnar ensidigt elbilar och laddhybrider, samtidigt som den inte styr mot de bästa eldrivna fordonen. Det ensidiga fokuset på utsläpp ur avgasröret missar energieffektivitet och utesluter biobränsleddrivna bilar
- Premien bör initialt vara 50 000 kr, kan trappas ner över tid, till 2016
- Avgränsningen till privatpersoner är omotiverad och förhindrar ett genombrott för elbilen. Åtminstone bilpooler, hyrbilar och taxi bör också omfattas.
- Säkerhetskraven bör sättas till fyra stjärnor i Euro NCAP.
- Kompletterande satsningar på laddinfrastruktur behövs

Nedan går vi systematiskt igenom remissinstansernas kritik.

Premien är inte effektiv

Regeringen har inte gjort någon bedömning av supermiljöbilspremiens samhälls- eller miljömässiga kostnadseffektivitet.

Chalmers: Det är inte säkert att tillräckligt många privatpersoner under en treårsperiod skulle vara intresserade av att köpa 5000 elfordon med det föreslagna stödet. Ett underutnyttjande skulle missgynna utvecklingen av elfordon och deras marknad i Sverige.

Elbil 2020: Premien har små effekter inte bara på miljön utan också för kunskapsuppbyggnaden i samhället om nya hållbara transporter. Förslaget har dessutom stora negativa fördelningseffekter. Överväg att utforma åtgärden som en teknikupphandling.

Gröna Bilister: *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 köp beteende utan uteslutande går till de som ändå skulle köpt elbil. Kostnadseffektiviteten är därmed inte dålig, som påstås i skrivelsen, utan obefintlig.

Naturskyddsföreningen: Det är förmodligen för få bilar för att bilfabrikanterna ska få en anledning att satsa extra på Sverigemarknaden. Om så är fallet menar föreningen att premien inte ska genomföras. [...] Det är mycket tveksamt om de är samhällsekonomiskt lönsam, vilket är bekymmersamt.

SPI: SPI ser förslaget mer som en symbolhandling, där en alternativ användning av pengarna som forskningsbidrag till teknikutveckling sannolikt givit större effekt.

Svebio: Kostnaden för utsläppsreduktionen blir mycket hög, både för samhället och för de individer som köper elbilarna. Pengarna kan användas bättre och till större långsiktig

klimatnytta om de användes för stöd till upphandling av statliga/kommunala fordon och till forskning och utveckling av elfordon.

Trafikanalys: Premien i dess föreslagna storlek kommer inte att ha särskilt avgörande betydelse. Omfattningen och nyttan av detta bidrag framstår som oklar.

Vinnova: En ökad elektrifiering av fordonsparken är inte särskilt effektiv. [...] Utfallet visar på en låg samhällsekonomisk nytta av premien.

VTI: Transportstyrelsen missbedömer effekterna på koldioxidutsläppen av en påskyndad introduktion av elbilar. [...] De samhällsekonomiska kostnaderna för supermiljöbilspremierna underskattas. [...] Premien kommer, om den utnyttjas, att leda till åtgärder som kostar betydligt mer än de som redan existerande politik framkallar.

Supermiljöbilen är dumt definierad

Regeringens förslag till definition av supermiljöbilspremie är bilar med utsläpp på max 50 g CO₂/km enligt EU:s officiella körcykel, utan hänsyn till de förnybara drivmedlens lägre klimatpåverkan, i praktiken enbart elbilar och laddhybrider. Transportstyrelsen föreslår att bilarna får ha en energiförbrukning på max 0,3 kWh/km, vilket inte finns i regeringens förslag, och en högsta bullernivå 72 dB(A).

BilSweden: Det är olyckligt om ett fordon som släpper ut 50 g/km premieras medan ett som släpper ut 51 g/km inte premieras alls.

Chalmers: Förslaget tycks vara utformat så att det skall se teknikneutralt ut, fast med en mängd inskränkningar för att uppnå en faktiskt önskad (och rationell) teknikspecifikation. Detta leder till att förslaget blir onödigt krångligt och mindre effektivt.

Energigas Sverige: Den föreslagna definitionen gör ingen skillnad på ”grön” och fossil koldioxid. Det går tvärtemot utvecklingen inom EU där växthusgasutsläpp från bränsleanvändning ska antas vara noll för biodrivmedel. [...] Premien bör betraktas som ett renodlat introduktionsstöd för elbilar och laddhybrider.

Energimyndigheten: 50 g CO₂/km mätt vid avgasröret är en olämplig gräns. 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. Koldioxidutsläppsvärdena för de bilar som i praktiken drivs med biodrivmedel borde anpassas utgående från principen i EU:s direktiv för användning av förnybar energi. [...]. Det kan vara lämpligt att utforma denna typ av stöd inte som en fast gräns, utan med en glidande skala. Energimyndigheten avstyrker Transportstyrelsens förslag.

Gröna Bilister: Det [har] från regeringens olika företrädare 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.

Kommerskollegium: Det finns en diskrepans mellan syftet med miljöbilspremierna och

definitionen av en supermiljöbil.

Konsumentverket: Det är olyckligt att den föreslagna utformningen av premien inte ger möjlighet för bilar som kan drivas med förnybara bränslen att tillgodoräknas reduktionen av fossila koldioxidutsläpp.

KTH: Det är olyckligt med en skarp gräns för premien. Ett mer kontinuerligt system skulle vara att föredra.

Naturskyddsföreningen: Den föreslagna koldioxidgränsen på 50 g/km har inte utretts tillräckligt noggrant. [...] En lägre utsläppsgräns borde utredas, tillsammans med ett tufft krav på energieffektivitet..

Naturvårdsverket: En lägre gräns behövs för att förbättra energieffektiviteten, 0,2 eller 0,25 kWh/km. [...] Gram koldioxid per kilometer mätt vid avgasröret är en problematisk enhet att använda. Ingen hänsyn tas till att biodrivmedel kan ge upphov till lägre climateffekt än fossila drivmedel.

SPI: I teorin är det teknikneutralt, men genom sin utformning innebär det i praktiken en tydlig premiering av en teknik. Det är en olycklig fortsättning på utformningen av styrmedlen.

Svebio: Förslaget gynnar ensidigt elbilar genom att utsläppen enbart mäts vid avgasröret och inte för hela livsryteln. Svebio avråder från att införa den föreslagna supermiljöbilspremien.

Svensk Energi: ...Förespråkar inte subventioner till viss teknik utan teknikneutrala styrmedel.

Trafikverket: Som ett komplement till en koldioxidgräns bör även krav på energieffektivitet införas.

Vinnova: Förutom en koldioxidgräns bör även ställas krav på en högsta sammanlagd energiförbrukning för att undvika att energislukande fordon beviljas premien.

Premien är för liten

Regeringen föreslår en premie på 40 000 kronor, lika för alla bilar som uppfyller kraven och lika över hela perioden.

BilSweden: De flesta länder har lagt sig på 5000 Euro. Här bör även Sverige lägga sig.

Chalmers: Genom ett stöd proportionellt mot räckvidden fås en neutralitet i dimensioneringen av batteriet, vilket har potential att öka stödets effektivitet.

Elbil Sverige: Premien bör vara 50 000 kronor för att önskad effekt ska kunna uppnås.

Gröna Bilister: Bilar med riktigt låga utsläpp bör få en superbonus, medan de med särskilt höga utsläpp får en hög avgift, en supermalus.

Konsumentverket: En trappstegsmodell vore mer lämplig.

KTH: Premien bör vara högre initialt men minskande över tid. Premien skulle kunna knytas till batterikapaciteten. Det är underligt att stöd utgår med samma belopp oavsett om köpet av

bilen ger ett ringa eller större bidrag till den önskade teknikutvecklingen.

Naturskyddsföreningen: Premien bör sättas till 50 000 kr för att få det genomslag som förutskickats. Det överensstämmer också bättre med nivåerna i våra grannländer. [...] Premien är för lite och med för liten tilltagen budget för att kunna få någon större praktiskt betydelse för miljön

Avgränsningen till privatpersoner är dum

Regeringen föreslår att premien endast ska gå till privatpersoner.

Chalmers: Speciellt olyckligt är det att förslaget utformning inte ger stöd till elfordon inköpta av bilpooler/biluthyrningsföretag.

Elbil 2020: Premien bör i första hand ges till bilpooler, biluthyrningsföretag och taxiföretag, vilket gör att elbilar kan komma att testas och användas av minst 500 000 personer istället för de 5 000 som Transportstyrelsen riktar in sig på.

Elbil Sverige: Chanserna att premien skulle leda till att "hjulen börjar rulla" för den nya tekniken är betydligt lägre än om premien även skulle gå till bilpooler, uthyrningsföretag och taxibolag.

Energimyndigheten: Argumenten för att avgränsa premien till privatpersoner är svaga.

Fortum: Premien bör även gå till företagsbilar och leasingbilar, vilka vi bedömer vara de viktigare kategorierna av kunder initialt.

Gröna Bilister: 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.

Konsumentverket: Erbjud premien även för andra än privatpersoner [...] I miljöperspektivet vore det snarare en fördel om företag (t.ex. taxibolag) köpte bilarna eftersom miljövinsten då sannolikt blir större.

KTH: Tanken om att bara stödja elfordon inköpta av privatpersoner är illa underbyggd. Regeringen har tidigare uttalat sig för att alla fordon bör likabehandlas. Myndigheterna delar denna syn men skyller på att de inte haft tid att analysera frågan om hur man vid en utvidgning till företag och organisationer ska kunna undvika dubbelsubventionering. Den frågan är inte särskilt komplicerad.

Naturskyddsföreningen: I första hand även bilpooler [bör] få ta del av premien

Naturvårdsverket: Bilpooler ska kunna få premien. [...] Den största potentialen för tidig introduktion av ny teknik finns just i olika flottor inom näringslivet och offentlig sektor.

SPI: Det är en riskpremie som företag är mer benägna att ta.

Svebio: Premien bör i första hand ges till kollektiva bilflottor som når många användare, som bilpooler, taxirörelser och kommunala fordonsflottor som hemtjänst.

Svensk Energi: Kommuner och landsting bör inkluderas.

Tidsperioden är för kort

Premien föreslås av regeringen gälla 2012-2014, medan Transportstyrelsen föreslår att de ska avse tiden 1 juli 2011-30 juni 2014.

BilSweden: Det är viktigt att supermiljöbilspremien gäller redan fr.o.m. i år.

Fortum: Premien bör under de kommande 5 åren fördelas trappstegsvis.

Gröna Bilister: För att undvika att försäljning av berörda bilmodeller försenas i väntan på supermiljöbilspremien föreslås att premien betalas ut retroaktivt från och med 1 januari 2012 till bilar som förvärvats från och med 1 juli 2011.

KTH: Bidraget bör finnas till och med 2016, men med en gradvis avtrappning med början 2013.

SPI: Att ge bidrag under 3 år är en mycket kort tid och kan inte anses kvala in som långsiktigt. De aktörer som skulle vilja investera i teknik som kan innefattas inom definitionen har för kort tid för såväl utveckling som avskrivning på utvecklingskostnad för att denna ska bli lönsam.

Svebio: Stödet och målsättningarna måste gälla på lång sikt, minst 10 år, för att ge fordonsindustrin tillräcklig tid att anpassa sina produkter. [...] Man kan räkna med att marknaden är helt död fram till startdatum. När hela stödsumman är förbrukad kommer marknaden att avsomna igen.

Säkerhetskraven är fel ställda

Transportstyrelsen föreslår krav på högsta betyg i Euro NCAP:s krocktest (fem stjärnor).

Elbil Sverige: Krocksäkerhet ska inte innefattas i kraven. Om detta ändå måste ske förordar vi en gräns på fyra stjärnor i Euro NCAP.

Gröna Bilister: I nuläget finns inte en enda elbil eller laddhybrid på marknaden som uppfyller fem stjärnor i Euro NCAP.

Naturskyddsföreningen: Några specialkrav avseende buller och trafiksäkerhet finns inte anledning att ställa.

Transportstyrelsen: ”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.

Kompletterande satsningar saknas

Regeringen föreslår inte att supermiljöbilspremien kompletteras med några satsningar på t.ex. laddstolpar eller information.

BilSweden: Förslaget måste vara en del av en helhetslösning.

Gröna Bilister: Komplettera premien med en delfinansiering eller annan stimulans för att snabbt få ett nät av snabbladdningsstationer längs de största vägarna och i de större städerna, liknande det tidigare stödet till gasmackar.

KTH: Belastningen på statsbudgeten skulle dock undvikas om man samtidigt med supermiljöbilspremien införde ett system som lät dem som köper nya bilar med höga utsläpp betala en högre skatt eller avgift.

Trafikanalys: Det gäller dessutom att inte bara se till att elbilar kommer ut på marknaden, även infrastrukturen kring elbilar med laddstationer m.m. behöver vara tillgänglig och fungera.