

SVEBIO
Svenska Bioenergiföreningen

2011-06-07

REMISSYTTRANDE

M 2011/1482/KI

Till
Miljödepartementet
10333 Stockholm

Remissyttrande över förslag till supermiljöbilspremie

Svebio har beretts möjlighet att yttra sig över Transportstyrelsens förslag till supermiljöbilspremie och vill framföra följande:

Svebio ståndpunkt i sammanfattning

Det är angeläget att regeringen låter utreda vilka långsiktiga klimatåtgärder på transportområdet som har högst samhällsekonomisk nytta och är mest kostnadseffektiva, istället för att genomdriva kortsiktiga tekniskspecifika "stop and go" stödsystem utan tillräcklig beredning.

Svebio avråder från att införa den föreslagna supermiljöbilspremien av följande skäl:

- Stödet kommer att få mycket begränsad effekt på utsläppen av koldioxid från trafiken.
- Kostnaden för åtgärden är orimligt hög, räknat i kronor per kg koldioxidreduktion.
- Stödet kommer med den föreslagna anslagsnivån knappast att få någon betydelse för att påskynda utvecklandet av elbilar.
- Utformningen av stödet riskerar att leda till negativa stop-and-go-effekter som riskerar att försvåra marknadsintroduktionen av nya energieffektiva klimatsmarta bilar.

Miljöbilsstöd bör utformas med teknikneutralitet. Förslaget till supermiljöbilspremie gynnar ensidigt elbilar framför andra alternativ genom att utsläppen enbart mäts vid avgasröret och inte för hela livscykeln.

Om regeringen särskilt vill gynna introduktionen av elfordon bör man istället för den föreslagna premien utveckla det nuvarande stödet till elbilsprojekt genom att ge stöd till upphandling av elfordon av kommuner och andra aktörer, och genom att ge riktat stöd till andra projekt, t ex för att kunna prova elbilar i bil-pooler, i taxirörelser och i andra fordonsflottar med många användare.

Svebios syn på styrmedel

Svebio anser att klimat- och energipolitiken ska bygga på generella, stabila och långsiktiga styrmedel enligt principen att förorenaren ska betala. Politikernas roll är att sätta upp tydliga mål i kombination med generella styrmedel. Detta ger företagen möjligheten att i en marknadsekonomi välja de bästa tekniska lösningarna. Detaljstyrning med direkta subventioner ska undvikas, då detta hindrar en ekonomiskt

hållbar marknadsexpansion. På trafikområdet bör man därför styra utvecklingen med tydliga klimat och energieffektiviseringsmål, där fordonets och bränslets hela livscykel värderas. Målen kan sedan kompletteras med exempelvis koldioxidskatt på fossila bränslen och i elproduktionen med utsläppsrätter.

Svebios syn på miljöbilsstöd

Svebio kräver att miljöbilsstödet utformas utifrån principen om teknikneutralitet, och att regelverket gynnar både energieffektivitet och maximal reduktion av växthusgasutsläpp. Stödet bör utformas på marknadsmässiga grunder, så att bilköparna får bilar med goda miljöprestanda till konkurrenskraftiga priser. Vidare måste stödet och målsättningarna gälla på lång sikt, minst 10 år för att ge fordonsindustrin tillräcklig tid att anpassa sina produkter.

Vårt förslag leder till att plug-in-hybrider med biobränsle, snåla dieslar med biodiesel, och optimerade biobränslefordon gynnas. Genom tankningskrav kan man garantera att bifuel- och flexifuelfordon tankas med förnybart bränsle. Rena elfordon får konkurrera på marknaden på samma villkor som andra fordon.

Svebio ställer sig därför positivt till det förslag till miljöbildefinition som tagits fram av Stockholms miljöförvaltning, med ett undantag. Vi anser inte att klimatnyttan för fordon som drivs med biodrivmedel ska reduceras efter allmän tankningsgrad, utan att de ska värderas efter tankning med biodrivmedel, kombinerat med krav på att denna tankning verifieras av fordonsägaren.

Nuvarande miljöbilsstöd

Utöver de generella styrmedlen som belastar utsläpp av växthusgaser från fossila bränslen finns sedan några år styrmedel för att gynna "miljöbilar", dvs bilar med särskilt låga utsläpp. Stödet består idag av fordonsskattebefrielse och nedsatta förmånsvärden för företagsbilar. Tidigare har det även funnits en miljöbilspremie. Dessutom har man lokalt och regionalt arbetat med fri parkering och undantag från biltullar. Den föreslagna supermiljöbilspremien kan ses som en fortsättning på denna politik för att gynna miljöbilar.

Trots regeringens tydliga ambitioner med en fossiloberoende fordonspark 2030 har nuvarande stödet genom sin utformning lett till att 80 procent av de gynnade "miljöbilarna" idag är dieslbilar, som i praktiken bara kan drivas på fossilt bränsle.

Fossil-oberoende flexifuelbilarna som kan drivas med E85 har fått allt mindre utrymme. Utformningen av fordonsskattebefrielsen är särskilt förmånlig för dieselfordon. När det gäller förmånsbilarna frångår man även här sina politiska mål genom att regeringen föreslår att nedsättning av förmånsvärden bara ska gälla elbilar och gasbilar (bifuelbilar som kan drivas med fordonsgas, dvs fossila gas och biogas, respektive med bensin), medan flexifuelbilar inte längre ska omfattas av detta stöd.

Det system för miljöbilsstöd som nu framträder är ett lappverk som dels gynnar snåla dieselfordon, dels gynnar el- och gasfordon, men som samtidigt missgynnar fordon som drivs med E85. Regelverket är inte teknikneutralt och det styr inte mot energieffektivitet eller maximal växthusgasreduktion.

Beslutsprocessen

Transportstyrelsens förslag framstår som ett beställningsarbete från regeringen. Regeringsalliansens partier gjorde i valrörelsen en politisk överenskommelse om miljöbilstädets och regeringen har därefter beställt en utredning av Transportstyrelsen enligt dessa riktlinjer. Transportstyrelsen framhåller upprepade gånger i utredningen att man inte haft tid och resurser att gå till botten med olika frågeställningar. Vi noterar att Transportstyrelsen inte haft fria händer att lägga ett förslag som ger bästa möjliga effekt utan varit starkt begränsad av regeringens direktiv. Enligt Svebios uppfattning borde hela frågekomplexet kring miljöstyrning av transportsektorn ha utretts i ett sammanhang, inklusive frågor kring förnybara bränslen och miljöfordon. I ett sådant utredningsarbete borde expertis från branschen ha engagerats.

Supermiljöbilspremiens utformning - villkor för att erhålla premien

Vi instämmer i Energimyndighetens synpunkter på utformningen av villkoren för att erhålla supermiljöbilspremierna. Utformningen fångar inte in de totala koldioxidutsläppen från användningen av bilen, utan enbart koldioxidutsläpp från avgasröret. Elfordon belastas därmed inte med något utsläpp, även om elproduktionen skulle ge stora utsläpp (kolkondens på marginalen, alternativt nordisk eller svensk elmix), medan biodrivmedel redovisas som motsvarande fossilt bränsle.

Målgrupp för premien

Som framgår av Transportstyrelsens utredning kommer den föreslagna supermiljöbilspremierna med de villkor som uppställs enbart att kunna utgå till elbilar och laddhybrider. Kostnaden för dessa fordon är hög varför premien på 40 000 kr knappast gör det möjligt för andra än höginkomsttagare att efterfråga bilarna. Om premien införs anser vi att den i första hand bör ges till kollektiva bilflottor som når många användare, som bilpooler, taxirörelser och kommunala fordonsflottor exempelvis hemtjänst. Sådana fordonsflottor har också fördelen att ha fasta och gemensamma garageplatser där laddning kan ske. Transportstyrelsens invändning att ett sådant riktat stöd skulle ge en kostsam handläggning anser vi att man måste kunna lösa, t ex genom att ta en del av anslaget för administrativa kostnader.

Klimat effekt och kostnad

Budgetramen på 200 miljoner kronor räcker bara till sammanlagt 5 000 fordon, fördelade på tre år, vilket kan jämföras med den årliga bilförsäljningen på 200 000 – 300 000 bilar per år. Som utredningen konstaterar kommer effekten på transportsektorns totala utsläpp att vara negligerbar. Om man räknar på svensk elmix blir reduktionen av utsläppen 7600 – 9800 ton per år. Om man istället räknar med marginalet med kolkondens kan resultatet bli ökade utsläpp. 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.

Det är angeläget att regeringen låter utreda vilka klimatåtgärder på transportområdet som har högst samhällsekonomisk nytta och är mest kostnadseffektiva.

Risk för stop-and-go-effekter

Med den begränsade budgetramen som inte räcker till mer än 5 000 fordon finns det betydande risk för så kallade "stop-and-go-effekter". Inför införandet av premien kan man räkna med att marknaden är helt död, fram till startdatum (1 januari 2012). Därefter kommer många att efterfråga stöd fram till dess årets stödpot tagit slut. Regeringen kan då välja att fylla på med nästa års medel, eller låta de sökande vänta till nästa budgetår. När hela stödsumman förbrukats kommer marknaden att avsomna igen, och aktörerna kommer att avvakta nästa subventionsperiod. Det finns rik erfarenhet av stop-and-go-effekter från solvärmestöden och från konverteringsstöden för bostadsuppvärmning. Stöden skapar ryckighet i marknaden och betydande svårigheter för marknadsaktörer. För en lugn marknadsutveckling är det bättre att arbeta med generella styrmedel.