Framtidens fordonspolitik

-

Underlag för riksdagens och regeringens arbete 2011

Mars 2011

GRÖNA BILISTER

Det går åt fel håll men är inte för sent att vända

Sverige har haft en av världens snabbaste omställningar av bilparken i hållbar riktning. Med en kombination av förnybara bränslen och snåla motorer har vi nått Europas troligen lägsta klimatpåverkan hos nyregistrerade bilar.. Bekom denna utveckling står konsumenterna, marknaden, och tills för ett drygt år sedan, Sveriges regering.

Men nu går utvecklingen bakåt. Miljöbilsandelen som tidigare ökat kontinuerligt minskar nu snabbt. Nyregistrering av bilar som går på förnybara drivmedel minskar än snabbare. För var månad fjärmar vi oss allt mer från målet om en fossiloberoende fordonsflotta. Från att ha varit ett föredöme för omvärlden sällar vi oss nu till de länder som är nöjda med en hög andel halvsnåla dieselbilar.

Att bygga upp en position som marknadsledare kräver tid och hårt arbete, att förlora den går lätt och fort. De som klagar på att miljöbilsomställningen varit dyr måste jämföra med slöseriet att låta gjorda investeringar gå förlorade – men de har rätt i att miljöbilsomställningen inte får vara onödigt dyr. Därför lägger vi fram förslag som balanserar utgifter och intäkter, så att finanserna inte drabbas av att arbetet går bra.

I denna pm sammanställer vi de viktigaste åtgärderna för att återge Sverige ledartröjan och ge omställningen av bilparken en nystart. Med våra förslag ges producenter, försäljare samt konsumenter tydliga och långsiktiga besked – samtidigt som statskassan inte urholkas.

Vissa av förslagen nedan relaterar till regeringens förslag till vårbudget som riksdagen ska behandla i slutet av april, annat till sådant som händer lite längre fram. En samlad omstart måste dock börja nu, innan all styrfart har tappats.

De viktigaste förslagen:

- Inför registreringsskatt enligt teknikneutral bonus-malusmodell
- Skärp miljöbilsdefinitionen till 100 g CO2/km
- Förläng förmånsreduktionen för etanol- och gasbilar
- Utred ny, klimatbaserad förmånsbeskattning
- Inför supermiljöbilspremien 2011, som en del av bonus-malus
- Räkna in den verkliga klimatnyttan för biodrivmedel i alla definitioner
- Ta bort skattekilen för låginblandning av etanol och biodiesel

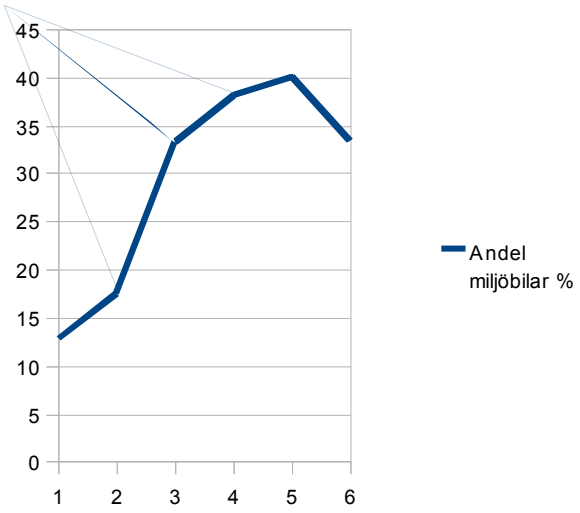
Alingsås och Solna den 23 mars 2011

Jakob Lagercrantz
Gröna Bilister

Mattias Goldmann

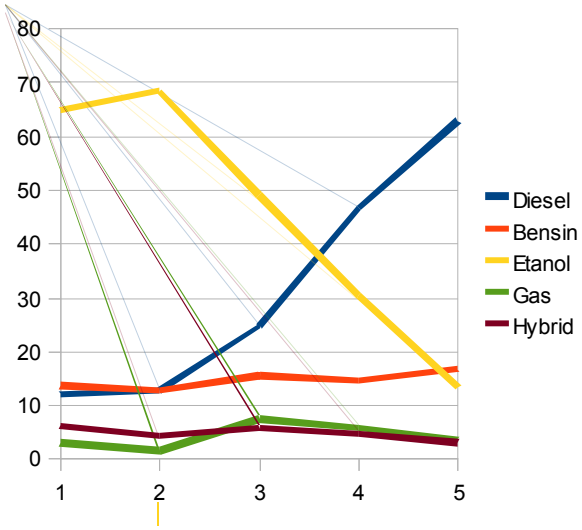
Nuläget: Miljöbilsförsäljning och fördelning

Miljöbilsandelen var 2006 12,9 procent, ökade ungefär 40 procent 2007 till 17,6 procent och nära nog fördubblades 2008 till 33,3 procent. 2009 och 2010 avtog ökningstakten, men 40,1 procent miljöbilar i fjol var ändå inte bara den högsta andelen någonsin i Sverige utan också världsledande. Men nu har utvecklingen vänt. I januari 2011 var andelen bara 31 procent.



Figur 1: Miljöbilsfördelningen 2007-2011 (t.o.m februari)

Andelen miljöbilar som går på förnybara drivmedel har minskat än snabbare. 2007 och 2008 låg andelen kring 70 procent, därefter har det skett en snabb minskning år för år. Miljöbilsförsäljningen består nu av ungefär 80 procent bensin- och dieselbilar och 20 procent etanol- och gasbilar. Etanolbilarnas andel har minskat med ungefär två tredjedelar, gasbilarnas har halverats. Inte heller hybridbilarna har fått något verkligt fotfäste på marknaden, med nästan en halverad marknadsandel jämfört med 2009.



Figur 2: Miljöbilsfördelningen 2007-2011 (t.o.m februari)

Månad för månad kommer vi allt längre ifrån målet om en fossiloberoende fordonsflotta, och är allt mindre av ett föredöme för omvärlden – en hög andel halvsnåla dieselbilar är redan självklart i många andra länder. Miljöbilarnas miljönytta minskar betydligt

snabbare än miljöbilarnas andel av nybilsregistreringen. Istället för att steg för steg närma oss det mål om fossiloberoende fordonsflotta som riksdag och regering slagit fast, är vi nu för varje månad som går åter allt mer fossilberoende. Denna negativa utveckling har tydliga förklaringar:

- Fordonsskattebefrielsen som ersatt miljöbilspremien. Skattebefrielsen är mindre attraktiv för konsumenten, och gynnar i första hand dieselbilar (som annars har en hög fordonsskatt)
- Osäkerhet om kommande förmånsvillkor för etanol- och gasbilar
- Avskaffade eller inskränkta miljöbilsförmåner i flera kommuner
- Avskaffat undantag från trängselavgifter/trängselskatt
- Kraftig kritik mot etanol som drivmedel skapar osäkerhet på marknaden
- Beslutad skattehöjning på fossila drivmedel genomförs ej
- Stora problem med distributionen av fordonsgas i Stockholmsområdet

Dagens bränslepriser ger en dålig bild av bränslenas samhällspåverkan. Skillnaden mellan de fossila bränslena och biobränslena borde vara högre, med tanke på biobränslenas klimatreduktion. Vi ser dock positivt på initiativ som ger incitament till en fortsatt utveckling av de miljöbättre alternativen. Ett exempel är miljömärkning av bränslen, som gynnar en utveckling av dessa bränslen på bekostnad av de som är sämre ur miljösynpunkt.

Tydlighet och långsiktighet

För att kunna driva ett bra miljöarbete måste man veta hur villkoren ser ut åtminstone en bit in i framtiden. Det gäller både för generalagenter, enskilda bilhandlare, leasingbolag och enskilda bilköpare. Det är därför det är så förödande att fortsättningen för förmånsvärdereduktionen inte är beslutad åtta månader innan den löper ut. Därför drabbas de mest proaktiva elbilsproducenterna av att supermiljöfordonspremien aviseras långt innan den införs.

Bristen på tydliga besked tvingar oss att i det korta perspektivet föreslå förlängning av några av de existerande incitamenten, trots att de egentligen inte är ultimat utformade och strider mot några av våra grundläggande principer. Men vi vill redan nu påbörja omställningen till en tydligare, enklare modell där förorenaren betalar och statskassan inte urholkas när incitamenten får önskad effekt.

Miljöbilsprognos

Den mark miljöbilarna tappat på senare tid, och den omfördelning inom miljöbils-segmentet som skett, ser ut att förvärras framgent eftersom regeringen inte vill eller förmår ge marknaden tydliga, långsiktiga spelregler.

Någon ny stimulans tycks inte vara att vänta, utom ”supermiljöbilspremien” för elbilar från 2012. Inte ens befintlig stimulans är säkrad för framtiden; reduktionen av förmånsvärdet är kvar efter 2011 för elbilar och laddhybrider, medan det enligt 2011 års budgetproposition är en ”reformambition” för hybrid- och gasbilar, innebärande att nedsättningen behålls om det bedöms finnas budgetmässigt utrymme för detta. Trots ett

betydande överskott i statskassan, och trots att förmånsskattereduktionen (40 procents nedsättning jämfört med motsvarande bensinbil, dock max 16 000 kronor per bil och år), så har regeringen inte gett besked om den anser att villkoren för reformambitionen uppfyllts. Nedsättningen för etanolbilar tycks upphöra efter 2011.

Inför 2010 förutspådde GB en miljöbilsandel på rekordhöga 40 %. Det blev 40.1 %. I december 2010 var vår prognos för 2011 120 000 miljöbilar, på en totalmarknad av 300 000 nya bilar. Det ger en oförändrad andel – i sig ett misslyckande eftersom andelen tidigare ökat kraftigt för varje år. Vi kan dessutom komma att tvingas revidera prognosen om inte tydliga initiativ snart tas för att öka miljöbilsandelen, och om förmånsskattenedsättningen upphör efter 2011 – till skillnad från fordonsskattenedsättning och miljöbilspremie, avtar värdet av nedsättningen långt innan förmånen upphör.

Hur miljöbilarna kommer att fördela sig beror på ett antal faktorer:

- Om förmånsnedsättningen inte kvarstår för gasbilar, och för etanolbilar, efter 2011, får man räkna med att anden gasbilar sjunker ytterligare från den nuvarande nivån på 3-4 procent av miljöbilarna, och att etanolbilarnas nivå ligger kvar kring 15-20 procent.

- En snabb höjning av priserna på bensin och diesel (inte på grund av initiativ från regeringen, utan beroende på händelser i Mellanöstern och Nordafrika), till ca 16-18 kronor per liter, ökar snabbt privatkundernas intresse för etanol- och gasbilar. Detta kräver dock att branschen eller politikerna tar sitt ansvar och ser till att det alltid finns en liten prisskillnad mellan fossila och förnybara bränslen.

- Supermiljöbilspremiens startdatum och villkor. Transportstyrelsen har begärt förlängd tid för att ta fram ett förslag, och regeringsrepresentanter har gett olika besked bl.a. vilka kundgrupper som omfattas (alla eller endast privatpersoner), vilka fordon som omfattas (enbart elbilar, även laddhybrider eller också gasbilar). Troligen införs premien först 2012, vilket 2011 *sänker* marknadsandelen för de fordon som omfattas – budskapet till marknaden är ”vänta till nästa år, så får du 40 000 kronor”.

Utgångspunkter för framtida stimulans

Den svenska miljöfordonspolitiken har varit dyr för statskassan. Räknar man samman alla kostnader sedan miljöfordonspremien infördes av Alliansregeringen, så hamnar totalkostnaden på omkring sex miljarder kronor. Det är onödigt mycket, till onödigt liten nytta – vilket också Riksrevisionen påpekar.

Nu står regeringen inför ett vägval;

- Avsluta miljöfordonsincitamenten och låta ”marknaden styra”
- Fortsätta på en halvhjärtad politik, så att ingen kan säga att regeringen inget gjorde – men incitamenten är inte tillräckliga för att verkligen styra marknaden
- Definiera en kostnadsneutral miljöfordonspolitik där förorenaren betalar, och som ger omställningen ny kraft

I denna PM lägger vi fram förslag utifrån det tredje alternativet, på hur miljöbilsboomen kan ta ny fart och hur vi åter kan närma oss målet om en fossilbränslefri fordonsflotta. Vi har fyra utgångspunkter för vårt förslag:

- **Kostnadsneutralitet.** Förslagen måste kunna genomföras – och bli framgångsrika – utan att gräva djupa hål i statskassan.
- **Teknikneutralitet – men bejaka teknikutveckling**. Låga utsläpp ska belönas, inte enskilda tekniklösningar. Tillåt dock stöd till introduktion av ny teknik.
- **Förorenaren betalar.** Den som släpper ut mer, betalar mer, medan den som är en tydlig föregångare in i lågutsläppssamhället ska belönas.
- **Transparens och tydlighet**. Vi vill inte ha en djungel av incitament och regler. Bättre med en tydlig politik som är långsiktig, än tekniskt perfekta lösningar ingen förstår.

Huvudpunkterna i förslaget är:

- **Bonus-malusbeskattning** där den som väljer en bil med mycket låga utsläpp får en kraftig bonus medan den som väljer en med mycket höga utsläpp betalar en avsevärd malus.
- **Förmånsskattereduktion** helt enligt nuvarande modell till och med 2014, vilket ger ett års andrum att utforma en koldioxidbaserad förmånsbeskattning.
- **Skärpt miljöbilsdefinition**, som ligger till grund för bl.a. statliga fordonsinköp och lokala förmåner.
- **Supermiljöbilspremie** införs från 1 juli 2011, för alla bilar som med de ansvariga myndigheternas drivmedelsvärden ligger under 50 gram fossil koldioxid per kilometer.

Senaste nytt: Biodrivmedlens klimatnytta större än tidigare
Institutet Concawes beräkningar av drivmedels klimatpåverkan ligger till grund bl.a. för EU:s hållbarhetskriterier. I början av mars 2011 presenterade Concawe nya utsläppsvärden enligt well-to-wheel.

Bensin anges ha 87.6 gram CO2/MJ, **diesel** 89.2 gram CO2/MJ, mot tidigare 86 respektive 87.5 gram per megajoule. Förändringen beror främst på att man nu räknar in fler nationella oljebolags produktion, som är klimatmässigt sämre än de större bolag som tidigare låg till grund för granskningen, samt förfinade räkneverktyg.

Etanol från sockerrör, grunden för E85 i Sverige, minskar klimatpåverkan med drygt 70 %, knappt 85 % om användningen av restprodukten bagass tas med i beräkningarna. Den fossila energianvändningen minskar med cirka 85 respektive 95 procent. Etanol från vete, som dominerar låginblandningen i bensin, beräknas ge en klimatnytta på 30-80 procent, allt jämfört med bensin.

Biodiesel från RME, som i nuläget dominerar användningen i Sverige, anges ha en klimatnytta på mellan 50 och 80 %.

Biogas, av Gröna Bilister utnämnt till Bästa Bränsle, anges minska klimatpåverkan med ca 75-100 % om det görs av hushållsavfall, och upp till 200 % om det görs på stallgödsel.

Concawe ger inga exempel på att biobränslen kan vara sämre ur klimatsynpunkt än bensin och diesel, vilket pekar på att de är extrema undantag. EU godkänner bara biodrivmedel med minst 35 % klimatnytta, så inom EU är dörren helt stängd för sådana drivmedel.

Concawe har också beräknat framtida tillgång och anger att "Etanol finns troligen i tillräckliga volymer för att klara EU:s efterfrågan, givet den minskande efterfrågan på bensin och tillgången till importerad etanol." För biodiesel av FAME-typ anges tillgången vara osäker, ingen bedömning görs för biogas.

Miljöbilsdefinition

Dagens miljöbilsdefinition antogs av regeringen 2006 som underlag för svenska myndigheters köp av fordon. Redan då definitionen antogs aviserades att den skulle skärpas efter tre år. Så har inte skett.

Under tiden har Sveriges mest sålda bil, Volvo V70, minskat sina utsläpp från 200 gram co2/kilometer till 119 gram, precis under gränsen. Här finns en lång rad bensin- och dieseldrivna fordon. Troligen är miljöbilsdefinitionen (motsvarande gräns finns i flera andra länder) en viktig faktor i att så många bilar ligger just på denna nivå, och en sänkning skulle på kort sikt utesluta en lång rad bilmodeller, men ganska snart skulle de troligen erbjudas i versioner som klarar det nya gränsvärdet.

En sänkning skulle på kort sikt också utesluta ett antal gas- och etanolbilar, som sedan miljöbilsdefinitionen infördes inte har blivit snålare. För dessa fordon finns minst samma potential att sänka förbrukningen som för bensin- och dieselbilarna, särskilt som många gas- och etanolbilar saknar utsläppsminskande teknik som mikrohybridisering/ start-stopp-teknik, lättrullande däck, effektiva växellådor etc.

Att regeringen inte skärpt miljöfordonsdefinitionen beror troligen på flera faktorer:

- Saab och Volvo har många dieselbilar precis under 120 gram per kilometer, som omedelbart skulle förlora marknadsandelar om gränsen skärptes.
- Den höga miljöbilsandelen har varit en fjäder i hatten för regeringen, och om gränsen skärps minskar förstås andelen
- Miljöbilsförmånerna var under recessionen viktig för att hålla gång i bilförsäljningen, särskilt som regeringen inte ville införa någon förnyad skrotningspremie, och en skärpt definition hade urholkat detta

Den generösa miljöbilsdefinitionen har varit dyr för skattebetalarna. Ungefär 30% av alla miljöfordon som säljs, alltså omkring 35 000 fordon enbart år 2010, har utsläpp just under miljöfordonsgränsen på 120 gram koldioxid per kilometer. Om dessa 35 000 fordon inte hade fått ta del av olika incitament för miljöfordon hade statskassan sparat knappt 100 miljoner kronor per år. Därtill kommer ett antal etanolbilar som getts miljöbilsförmåner trots att de till stor del tankats med bensin – andelen har förvisso minskat i takt med att det blivit allt tydligare lönsamt att tanka E85, men tidvis har den varit uppemot en tredjedel av alla etanolbilar.

Ny gräns: 100 gram fossil koldioxid per kilometer

Vi föreslår nu att miljöbilsdefinitionen skärps. Från januari 2012 bör gränsen sättas till 100 gram fossil koldioxid per kilometer, oavsett vilket drivmedel bilen framförs på. Det är en kraftig minskning jämfört med dagens nivå, men i linje med vad bilindustrin har haft anledning att förvänta sig. Det är också rimligt att miljöbilsgränsen ligger klart under de 130 g CO2/km som EU satt som gräns för genomsnittet av hela nybilsförsäljningen från 2013.

Då bilar som framförs på fordonsgas och etanol har lägre klimatpåverkan än om de framförs på bensin och diesel, bör denna klimatnytta tillgodoräknas dessa bilar. Olika källor ger något olika värden för klimatnyttan, men i de källor som är mest relevanta att använda sig av ligger den alltid över 50 procent för båda drivmedlen (Bilindex framtaget

av Naturvårdsverket, Trafikverket och Konsumentverket, EU:s officiella schablonsvärden för biodrivmedel och Concawes värden från mars 2011). Utsläpp på 200 gram koldioxid enligt körcykeln motsvarar då utsläpp på 100 gram för bilar som framförs på fossila drivmedel. Detta förutsätter dock att bilen alltid tankas rätt, vilket inte är fallet. Det är rimligt att kräva att bilar avsedda för förnybart drivmedel till minst 70 procent tankas rätt. Då blir det rimligt att sätta utsläppsgränsen för dessa fordon vid 154 gram koldioxid per kilometer.

Bilar med automatlåda bör inte längre tillåtas ha utsläpp över miljöbilsgränsen och ändå godkännas som miljöbilar, särskilt som det nu kommit en rad automatlådor med minimal eller obefintlig merförbrukning jämfört med den manuella lådan.

Tyngre bilar bör inte tillåtas att släppa ut mer än lättare, av det enkla skälet att det för alla bilstorlekar i snitt sitter ungefär 1,6 personer i bilen (möjligen undantaget vissa utpräglade familjefordon, men de är inte mycket tyngre än genomsnittet). Det är inte heller rimligt att premiera tyngre fordon när vi egentligen behöver en utveckling mot lättare fordon.

Andra sätt att differentiera utifrån bilens storlek är bättre, t.ex. utifrån antalet säten i bilen. Bilar med minst sju säten kan ges en utökad gräns på 20 procent på miljöbilsdefinitionen, och bilar med minst 9 platser kan ges en utökad gräns på 40 procent. Därmed blir definitionen styrande också för de kategorier av fordon där dagens miljöbilsdefinition inte hittills varit relevant. Vi är dock medvetna om att en sådan förändring också gynnar stora fordon vars tredje sätesrad sällan eller aldrig används.

Tilläggskrav: Buller och säkerhet
En bullerparameter bör införas, enligt Trafikverkets kommande interna krav på max 72 dB(A) – tidigare krav tillåter dieselfordon att bullra mer än andra, vilket vi inte bedömer som rimligt.

Säkerhetskrav bör införas enligt vad statliga myndigheter redan kräver för sina egna bilar: Fem stjärnor och minst 32,5 poäng i Euro NCAP:s krocktester, med gott fotgängarskydd och skydd mot pisksnärtskador. Bilarna ska ha bältespåminnare fram och antisladdsystem, och ska i största möjliga utsträckning vara utrustade med alkolås.

Framtida skärpning: 90 g och enbart förnybart 2015, 70 g 2020
Redan nu bör det slås fast att definitionen kommer att skärpas framgent, och i vilken takt det sker. År 2015 bör miljöbilsdefinitionen utgå ifrån Centerpartiets förslag att inte längre tillåta nyregistrering av bilar som endast kan framföras på fossila drivmedel. I praktiken innebär det att bilindustrin måste säkra att bensinbilar kan framföras på etanol E85, och dieselbilar på biodiesel eller syntetisk, biobaserad diesel.

Då detta endast innebär mindre ingrepp i bilarna är det rimligt att vad som föreslogs som lagkrav för alla nya bilar, och enligt Gröna Bilisters valenkät hade en majoritet av riksdagsledamöternas stöd – åtminstone införs för miljöbilarna. För konsumenten innebär detta också en viktig försäkring mot framtida prishöjningar och restriktioner för de fossila drivmedlen.

Tankningskrav
En etanol- eller gasbil som tankas med bensin gör ingen miljönytta – det kan rentav

hävdas att den är sämre för klimatet än motsvarande bensin- eller dieselbil, eftersom den har högre förbrukning. På samma sätt gör elbilen och laddhybriden störst nytta om den laddas med förnybar, miljömärkt el. Laddhybriden bör därtill faktiskt laddas, och alltså inte enbart köras med förbränningsmotorn – det är inte givet att alla väljer att göra sig omaket att ladda bilen om det inte finns någon uppföljning att så sker.

Flera städer, bl.a. Göteborg och Karlstad, begär att bilar ska tankas rätt till minst 70 procent för att få lokala miljöbilsförmåner. Det följs upp med stickprov, antingen på gatan (koll i tanken) eller per post, då man t.ex. med kvitton får visa att man gjort rätt för sig. Någon omfattande kontrollapparat är det inte frågan om, ändå bidrar kravet till att andelen rättankade bilar bedöms vara långt över gränsvärdet.

Swedavia (f.d. Luftfartsverket) kräver att taxi som angör flygplatsen ska tanka rätt till, och Stockholms läns landsting ger en klimatbonus till de åkerier som tankar tillräckligt hög andel förnybara drivmedel när de kör färdtjänst.

Fordonsbeskattning: Bonus-malus

Nuläge: Klimatbaserad fordonsskatt med många undantag
Fordonsbeskattningen är idag delvis baserad på bilens klimatpåverkande utsläpp, men inte fullt ut, genom en grundavgift för alla bilar, en uppräkningsfaktor för dieselbilar och fem års skattebefrielse för miljöbilar.

Det har tidigare aviserats att beskattningen fullt ut ska baseras på bilens klimat-påverkande utsläpp, men det har inte genomförts. En sådan förändring skulle också bara få marginell betydelse; fordonsskatten är inte en viktig parameter när man köper bil eller väljer förmånsbil.

Framtid: Inför bonus-malusbeskattning
För att få en ökad styrande effekt bör en registreringsskatt eller accis införas enligt den franska beskattningsmodellen bonus-malus. Bilar med riktigt låga utsläpp får en kraftig bonus, de med mycket höga utsläpp får en hög avgift, ”malus”.

Systemet har mycket snabbt ställt om den franska nybilsförsäljningen i hållbar riktning, i princip utan kostnad för statskassan – genom att förändringen gick snabbare än väntat, minskade intäkterna från bilarna med höga utsläpp snabbare än väntat och det blev en viss kostnad. Nu har systemet justerats så att det ånyo är utan kostnad för statskassan.

Bonus-malus-registreringsskatten accepteras av bilindustrin, bl.a. för att de flesta kan ta igen på gungorna vad de förlorar på karusellerna. För svenskt vidkommande, är det angeläget att vi för vår relativt lilla bilmarknad har regler och system som känns igen från andra delar av världen, vilket är fallet med bonus-malus.

Franska bonus-malusmodellen 2011

Bonus € 5000	<60 g CO2/km
Bonus € 2000	Hybrider <135 g CO2/km
Bonus € 800	61-90 g CO2/km
Bonus € 400	91-110 g CO2/km
Neutral zon	111-150 g CO2/km
Malus € 200	151-155 g CO2/km
Malus € 750	156-190 g CO2/km
Malus € 1 600	191-240 g CO2/km
Malus € 2 600	>241 g CO2/km

Den franska modellen har flera förtjänster:

- Möjlighet till snabb justering för att säkerställa att kostnaderna för statskassan hålls låga, samtidigt som förändringstrycket hålls uppe. 2011 justeras alla gränser utom ”superbonusen” 5 g/km.
- Neutral zon för bilar som bedöms som ”okej”, vilket också minskar den administrativa bördan.
- Tydlig progressivitet; för att de som köper bilar med riktigt höga utsläpp ska påverkas, räcker inte proportionella höjningar, och de bilar med mycket låga utsläpp kan under en period få högre stimulans.
- Tydliga trappsteg: För att kunna kommunicera modellen, duger inte en glidande skala, modellen med nio trappsteg är kommunicerbar.

Några förändringar bör dock göras:

- Biodrivmedlens klimatnytta ska räknas in (halverad klimatpåverkan om de alltid tankas rätt, rätt tankning sker i 70 procent av fallen)
- Teknikval (t.ex. hybridisering) ska inte påverka beskattningen
- Den neutrala zonen bör vara något smalare
- Siffrorna ska vara lättare att kommunicera
- Samma avgifter ska gälla för bonus- som för malusdelen

Utifrån detta kan en svensk modell se ut som följer:

Bonus 50 000 kr	<50 g CO2/km (Supermiljöbilspremie)
Bonus 20 000 kr	51-70 g CO2/km
Bonus 10 000 kr	71-90 g CO2/km
Bonus 5 000 kr	91-100 g CO2/km
Neutral zon	101-130 g CO2/km
Malus 5 000 kr	131-160 g CO2/km
Malus 10 000 kr	161-190 g CO2/km
Malus 20 000 kr	191-240 g CO2/km
Malus 50 000 kr	>241 g CO2/km

Modellen kan införas från 1 januari 2012, eftersom den redan diskuterats länge och alltså är känd för bilindustrin från den franska marknaden.

Som ett komplement till Bonus-Malus bör regeringen undersöka att öka progressiviteten i fordonsskatten för befintliga fordon. Det gör att man kan belöna de som redan valt energieffektiva fordon. Liksom med Bonus-Malus bör biobränslenas lägre klimatpåverkan räknas in.

Det är möjligt att inom Bonus-Malus ha med en differentiering utifrån antalet säten i bilen. Bilar med minst sju säten kan ges en utökad gräns på 20 procent på miljöbilsdefinitionen, och bilar med minst 9 platser kan ges en utökad gräns på 40 procent. Vi är dock medvetna om att en sådan förändring också gynnar stora fordon vars tredje sätesrad sällan eller aldrig används.

Supermiljöbilspremien

En ”Supermiljöbilspremie” har aviserats av regeringen, preliminärt för perioden 2012-2014. Exakt hur premien ska utformas är inte klart, och ansvarig myndighet för att ta fram ett förslag har begärt förlängd utredningstid vilket innebär att ett slutligt förslag inte tycks komma ens i vårpropositionen.

I olika uttalanden har det emellanåt angetts att premien endast ska gälla för elbilar, stundom att den gäller alla bilar som klarar utsläppsgränsen, med de reduktionsvärden för biobränslen som svenska myndigheter tagit fram. Det har angetts att premien ska gälla alla konsumentgrupper, respektive att den bara ska vara för privatpersoner. Premien omfattar preliminärt 200 miljoner kronor ur statskassan för åren 2012-2014.

Än en gång får bilindustrin reda på sina spelregler väldigt sent, och åtskilliga generalagenter har beställt elbilar till den svenska marknaden för 2011 som de inte kan avsätta eftersom elbilsmarknaden i nuläget helt står still eftersom alla köpare avvaktar premien. En sådan försening är förstås miljömässigt negativ.

Om premien ändå ska införas, finns det inga sakskäl att vänta ännu ett halvår. Den bör införas från 1 juli 2011. Om det inte är praktiskt möjligt, gör man som med miljöbilspremien som infördes den 1 januari men med retroaktivt sex månader bakåt. Premien bör gälla alla kundgrupper, och alla fordonsslag som klarar utsläppsgränsen. I praktiken blir det i nuläget elbilar och laddhybrider.

Genom att premien utformas som en del av bonus-malusmodellen (se ovan) så får den inte någon egentlig kostnad, utan motsvaras av kostnaden för bilar med utsläpp på över 240 g CO2/km. Då dessa högutsläppsbilar är fler än det förväntade antalet bilar med mycket låga utsläpp till och med 2014, blir nettokostnaden för statskassan noll, dock med sex månaders tidigareläggande av utläggen. Skulle detta förändras, ingår det i justeringen av bonus-malusmodellen. Statskassan sparar därmed 200 miljoner kronor på förslaget.

Förmånsvärde: Status quo, därpå klimatrelatering

Nuläge: Teknikbaserad reduktion med stor osäkerhet
Förmåns- och tjänstebilar dominerar nybilsregistreringen i Sverige, och hur förmånsbeskattningen är utformad har stor betydelse för hur bilmarknaden utvecklas. Sedan förmånsvärdet nedsattes med 20 procent för etanolbilar och 40 procent för gas-, hybrid- och elbilar, har dessa fordons andelar av tjänstebilsmarknaden ökat kraftigt. Taket på 16 000 kronor nedsättning per bil och år för de med 40 % nedsättning, och

8 000 kronor per år för de med 20 % nedsättning, håller nere totalkostnaden för statskassan.

Det är dock osäkert vad som händer med nedsättningen efter årets utgång. I budgetpropositionen för år 2011 anges som en ”reformambition” att nedsättningen ska finnas kvar för gas- och hybridbilarna, medan inget alls anges för etanolbilarna. För laddhybrider och rena elbilar lär nedsättningen på 40 procent finnas kvar, men det är av underordnad betydelse åtminstone i närtid eftersom det inte finns några laddhybrider på marknaden.

Den som väljer förmånsbil gör det normalt sett med en tidshorisont på tre till fyra år; det är så länge man planerar att behålla bilen. Därför är det mycket allvarligt att vi ännu i mars 2011 inte vet vilka villkor som gäller från januari 2012. Det är en huvudanledning till att etanol- och gasbilar ratas till förmån för dieselfordon, med förvärrad klimatpåverkan som följd.

Dagens reduktion av förmånsvärdet strider mot alla tre av Gröna Bilisters principer:

- Den gynnar redan etablerade tekniker utan att säkerställa klimatnyttan.
- Den är *inte kostnadsneutral*, då de minskade inkomsterna från de fordon som gynnas inte motsvaras av ökade intäkter från fordon med höga utsläpp.
- *Förorenaren betalar inte*, då förmånsbeskattningen i övrigt inte baserar sig på bilens klimat- och miljöpåverkan.

Framtiden: Skingra osäkerheten, förbättra sen
På kort sikt är det ändå rimligt att dagens reducerade förmånsvärde för de uppräknade biltyperna behålls. Detta för att skapa trygghet för marknaden och inte få ett än värre avbräck än vad som redan skett för etanol- och gasbilarna. I vårbudgeten bör regeringen slå fast att reduktionen för samtliga berörda fordonsslag förlängs till och med år 2014, kopplat till leasingavtal och liknande. För att i görligaste mån säkerställa att det ger en tydlig miljönytta, bör det dock kombineras med krav på att bilarna tankas respektive laddas med förnybara drivmedel till minst 70 procent.

Det har diskuterats om inte förmånsskattereduktionen kan tas bort åtminstone för etanolbilarna, detta då de inte har någon särskild merkostnad jämfört med motsvarande bensinbil. Tänkesättet är dock i grunden felaktigt; eventuella merkostnader ska inte avgöra om bilen får nedsatt förmånsskatt eller inte. Klimatnyttan för etanol- och gasbilar är nationellt sett ungefär lika, och skillnaden i förmånsvärde bör därmed snarare vara mindre än idag. Därtill kommer att en ensidig nedsättning av förmånsvärdet för gasbilarna troligen skulle leda till en mycket hög belastning på en redan ansträngd gasdistribution.

I samband med att förmånsskattereduktionen förlängs, bör regeringen tillsätta en utredning om hur den framtida förmånsbeskattningen ska utformas, i syfte att lägga fram ett förslag för beslut 2013. Utgångspunkterna bör vara de tre vi presenterar tidigare i rapporten.

Bränslen och fordon

Ännu år 2005 var mer än 80 procent av de nya personbilarna bensindrivna. Nu har diesel gått om bensin som det dominerande drivmedlet för nybilsförsäljningen, samtidigt som det finns etanol- och gasfordon i praktiskt taget alla storleksklasser, och elbilarnas genombrott står för dörren. Vi har nu över 1 700 etanolmackar, 125 gasmackar och lika många laddställen för elbilar som det finns vägguttag.

För att denna utveckling ska vara intressant krävs förstås att de drivmedel som nu tagit marknadsandelar innebär reella fördelar klimat-, miljö- och hälsomässigt. För diesel är det minst sagt tveksamt; den har visserligen en liten klimatfördel gentemot bensin men har högre hälso- och miljöpåverkande utsläpp. Utvecklingen framöver är oviss; å ena sidan tycks vissa bensinbolag nå framgång i sitt lobbyarbete för att sänka skatten på ännu något smutsigare ”Europadiesel”, å andra sidan introducerar andra bensinbolag diesel med en högre andel förnybar råvara, i form av restprodukter från svensk skogsindustri.

Vilken klimatnytta de förnybara drivmedlen ger beror i hög grad på produktionsmetod och gröda. EU:s förnybarhetsdirektiv (2009/28/EC) anger följande basvärden:

Gröda och produktion	**Klimatreduktion**	**Kommentar**
Veteetanol med naturgas som energikälla	45%	Saknas i stort sett i Sverige
Veteetanol med halm som energikälla	69%	Svensk veteetanol för låginblandning anges normalt ha något högre klimatnytta
Sockerrörsetanol,	71%	Används normalt i svensk E85
Rapsdiesel (biodiesel)	45%	Används normalt som låginblandning i diesel
Biogas från kommunalt organiskt avfall	80%	Står för en stor del av svensk biogasproduktion, med stallgödsel som råvara blir klimatnyttan än större

Ladda elbilarna grönt

En viktig fråga för framtiden är hur elbilarnas el ska bedömas; .ska elen mätas som den klimatbästa vindkraften, som svensk/nordisk elmix eller som relativt smutsig europeisk elmix – el handlas på en gemensam marknad och kan i princip transporteras fritt.

Typ av el källa	**Emissioner i CO2 ekv (g/kWh)**	**Kommentar**
Vindkraftsel	10	Källa: Elforsk; miljövärdering av el.
Nordisk elmix	58	
Europeisk elmix	415	

Flera tillverkare och -importörer har marknadsfört sina elbilar med uttryck som ”utsläppsfri”, vilket givetvis inte är en korrekt beskrivning om man inte som biltillverkare tar ansvar för att bilen laddas med el med minimerad klimat- och miljöpåverkan. I nuläget ser vi endast mycket få sådana initiativ från bilhandeln.

I första hand önskar vi att bilhandeln ser till att elbilarnas el är miljömärkt, t.ex. genom att förse elbilen med vindkraftsandelar eller klimatkompensation motsvarande en normal årlig körsträcka. Detta då det stöter på en rad praktiska problem att av konsumenten kräva att elbilen ska laddas med förnybar el:

- Elbilen laddas inte alltid i hemmet, utan också på arbetsplatsen och andra ställen
- Många hushåll styr inte själva över sin elleverantör (det väljs t.ex. av hyres- eller bostadsrättsföreningen)
- Hushållen kan i regel inte särskilja mellan leverantör av el till elbilen och annan el; det kan vara orimligt att med krav på elbilen i praktiken också ställa krav på vilken el dammsugaren, tvättmaskinen och sovrumslamporna ska ha.

Därtill kommer att en rad kriterier i t.ex. miljömärkningen av el är tämligen godtyckligt satta, t.ex. årtalet efter vilket vattenkraft inte längre godkänns. Vi föreslår en översyn hösten 2012; om inte elbilar generellt sett kan anses framföras på förnybar el, kan ett ”rättladdningskrav” behöva införas.

Öka låginblandningen på riktigt

Från den 1 maj 2011 är det tillåtet att blanda i upp till 10 % etanol i bensin och 7 % FAME (biodiesel) i diesel, mot dagens nivå på 5 %. Det är i grunden mycket positivt, då det snabbt ökar andelen biodrivmedel och minskar fossila drivmedels klimatpåverkan – även om klimatnyttan per liter drivmedel inte ska överdrivas; om t.ex. FAME innebär halverad klimatpåverkan så betyder 5 % inblandning att dieselns klimatpåverkan minskar med 2,5 %. BilSweden har klargjort att de allra flesta bilmodeller kan köras på bensin med 10% etanol, och att alla dieselmodeller klarar 7 % FAME.

Regeringen har dock infört en skattekil innebärande att all iblandning över 6,5 % etanol respektive 5 % biodiesel beskattas fullt ut. Gröna Bilisters sondering med drivmedels-bolagen visar att inget enda av dem kommer att öka låginblandningen den 1 maj, och att de inte heller längre fram kommer att öka låginblandningen bortom skattekilen.

När bensinen fick 10 % etanol i Finland och Tyskland, valde uppemot en tredjedel av ägarna till bensinbilarna att tanka etanolfri 98 oktan. Eftersom den svenska höjningen av etanolandelen i praktiken är mycket lägre (från 5 % till 6,5 %), så skulle en så stor andel bensinbilister som väljer att tanka etanolfri 98 oktan innebära att förändringen var miljömässigt negativ. Gröna Bilister uppmanar därför regeringen att ta bort skattekilen och låta skattebefrielsen gälla fullt ut upp till taket för låginblandningen.