



Ett nytt system för att stimulera miljövänligare bilar

Trafiksektorn har länge varit ett orosmoln i klimatpolitiken eftersom utsläppsnivåerna inte har minskat. Andelen miljöbilar i nybilsförsäljningen ökade enormt mellan 2006 och 2009, från 13 procent till 40 procent. Men nu har ökningen avstannat och andelen miljöbilar börjar sjunka. I januari 2011 var andelen miljöbilar 31 procent. Regeringens mål med en fossilfri fordonsflotta kommer allt längre bort för var månad som går.

Regeringen har valt att stanna upp tempot och försäljningen av nya miljöbilar minskar. En supermiljöbilspremie finns på förslag men den kommer bara att gynna människor som har råd att köpa mycket dyra miljöbilar och reformen skapar som vi bedömer det ett otillräckligt omställningstryck.

Vi föreslår istället ett system med stegvisa miljöbilsbonusar där bilar med lägre utsläpp får en premie. Men vi tror också att vi kan driva på utvecklingen ännu mer genom att inför en registreringskatt för bilar med koldioxidutsläpp över en viss nivå. I Frankrike och Norge finns sådana system med registreringskatt och miljöbilsbonus. Storbritannien är på väg att införa det. Vi föreslår ett system där registreringskatten ska vara i steg om 5000 kronor och max vara 15000 kronor. Den neutrala zonen föreslås ligga på 121-160 g CO₂/km. Maximal skatt får bilar över 241 g CO₂/km. Motsvarande steg ska gälla för miljöbilsbonusen där det den första bonusen på 5 000 kronor infaller från 120 g/CO₂/km (den nuvarande miljöbilsdefinitionen) och sista steget (mindre 50 gr CO₂/km) får samma bonus som regeringens supermiljöbilspremie 40 000 kr.



Naturvårdsverkets och Trafikverkets beräkningar av fossilpåverkan från bilar som drivs med biodrivmedel (E85 och biogas) bör ligga till grund för bedömning hur dessa bilar ska bedömas i systemet.

Systemet bör justeras med förändringen av miljöbilsdefinitionen 2013 så att bonus endast utgår till miljöbilar enligt den nya definitionen.

Vi bedömer att systemet kommer att bli statsfinansiellt kostnadsneutralt. Det bör gälla samtliga bilar som nyregistreras i Sverige.

Tabell: System med miljöbilsbonus och registreringskatt

Utsläppsgräns gr CO ₂ /km		Bonus/skatt
<50	Bonus	40 000
51-70	Bonus	20 000
71-90	Bonus	15 000
91-100	Bonus	10 000
101-120	Bonus	5 000
121-160	Neutral zon	0
161-190	Skatt	5 000
191-240	Skatt	10 000
>241	Skatt	15 000

Bakgrund

För tillväxt och samhällsutveckling är transporter och infrastruktur mycket viktig. Idag är våra transporter helt beroende av import av fossila bränslen som på lång sikt kommer att drabbas av betydligt större prishöjningar än i dag p.g.a. minskad oljetillgång och internationella åtagande om utsläppsminskningar. Det kommer då att belasta hela det svenska samhället, om inte trafiksektorn redan nu börjar ställa om till att bli fossiloberoende snabbt. Framförallt människor i glesbygd med små möjligheter till kollektivtrafik och människor i storstäder som har långa sträckor till jobbet riskerar att drabbas.

Miljöbilar finns både som snåla fossildrivna bilar och bilar som drivs på förnybara drivmedel. Av klimatskäl är det på sikt en helt fossilfri fordonsflotta som är målet men på vägen dit har de snåla bilarna en viktig roll i att minska



utsläppen. Andelen bilar som drivs med förnybara drivmedel har minskat ännu mer än andelen miljöbilar. Etanolbilarnas andel har minskat med två tredjedelar.

Utsläppen av växthusgaser från inrikestransporter var 2009 20,3 miljoner ton – en tredjedel av de totala utsläppen. Det är till skillnad från andra sektorer en ökning jämfört med 1990. Men 2007 inföll ett trendbrott när utsläppen började minska. Efter att ha minskat sedan 2007 vänder nu utsläppen åter uppåt. Enligt preliminära uppgifter från Trafikverket ökade utsläppen från trafiken med 100 000 ton 2010 jämfört med 2009. Ökningen av miljöbilar kan härledas från de styrmedel och stödåtgärder som redan den socialdemokratiska regeringen införde. Också en ökad medvetenhet om klimatproblemen hos de svenska bilköparna och regeringens miljöbilspremie kunde lägligt stötta den utvecklingen.

Men nu har regeringen avskaffat premien, planerar att ta bort reduktionen av förmånsbeskattningen samt tvekar kring skattereduktionen för etanol. Detta påverkar inte bara de svenska klimatmålen utan också de problem med partikelhalter som finns i de svenska storstäderna och som kritiserats av EU.

Tjänstebilsmarknaden är ofta styrande för hur personbilsparken ska se ut i framtiden. Därför är stimulanser till bilar med lägre klimatpåverkan i tjänstebilssektorn väsentligt.

Etanolstopp

Regeringen deklarerade i vårpropositionen att den vill ta bort nedsättningen av förmånsvärdet för etanolbilar. Nedsättningen har hittills varit 20 procent av förmånsvärdet. Ett tak på 8000 kronor finns dock. Detta kommer att få stora konsekvenser för etanolbilsförsäljningen och också biltillverkarnas intresse att ta fram etanolanpassade fordon till den svenska marknaden. Speciellt illa är det för alla de mack-ägare som efter införandet av den så kallade pumplagen investerat i etanolpumpar. Önskvärt är också att se om det går att utveckla förmånsvärdesystemet till att också främja energieffektivare bilar oavsett bränsle.

Regeringen planerar att behålla nedsättningen med 40 procent (max 16000) för gasbilar och ladd-hybridbilar. Att ensidigt ta bort nedsättningen för etanol kommer att innebära en för stor belastning på det redan hårt ansatta nätet för



fordonsgas vilket kommer att leda till högre inblandning av fossilgas i fordonsgasen och vilket förtar en stor del av klimatnyttan.

Vi vill istället behålla samma system som idag där nedsättningen av förmånsvärdet för etanoldrivan fordon ingår.

För att inte etanolförsäljningen helt ska ta stopp i Sverige bör skattebefrielsen finnas kvar. Regeringen är oklar kring om en skatt åter ska tas på etanol som drivmedel från 2013 då undantaget går ut. Vi menar att regeringen måste vara tydlig med att skattebefrielsen ska behållas.

Bilar som är anpassade för drift med E85 (etanol 85 procent) kan också köras på bensin och priset för dessa båda bränslen är helt avgörande för vilket bränsle merparten av bilägarna väljer.