

Analysavdelningen
Enheten för policyanalys
Kristina Holmgren
016-544 20 56
kristina.holmgren@energimyndigheten.se

Miljödepartementet
103 33 Stockholm

Yttrande angående förslag till supermiljöbilspremie

Sammanfattning

- Energimyndigheten avstyrker Transportstyrelsens förslag och har redovisat ett delvis annorlunda förslag i den reservation som återfinns i rapporten.

Energimyndighetens ställningstagande

Energimyndigheten har deltagit i Transportstyrelsens uppdrag att utarbeta förslag till en supermiljöbilspremie. Energimyndigheten lämnade in en reservation med huvudbudskap att gränsen på 50 g CO₂/km mätt vid avgasröret är en olämplig gräns och förespråkade istället att gränsen sätts vid energianvändning (kWh/km). Energimyndighetens förslag till utformning av supermiljöbilspremien är att premien fokuserar på gränsen för energianvändning och att premien riktar sig enbart till elfordon och laddhybrider. Energimyndigheten avstyrker därmed Transportstyrelsens förslag.

Användning av koldioxidutsläpp ur avgasröret som ett mått på ett fordon's miljöprestanda är problematiskt. För att få med samtliga koldioxidutsläpp måste drivmedlen betraktas från ett livscykelperspektiv. Detta gäller framförallt el och biodrivmedel eftersom produktionen av dessa drivmedel är avgörande för deras klimatpåverkan. Från ett energisystemperspektiv är det också problematiskt att i just transportsektorn bedöma användningen av el som fri från koldioxidutsläpp. För biodrivmedel borde koldioxidutsläppsvärdena beräknas i enlighet med principen i EU:s direktiv för användning av förnybar energi (direktiv 2009/28/EG). Ett fordon's utsläpp beror dock på vilket biodrivmedel det är, hur det är framställt samt tankningsgrad. Även fossila drivmedel har olika koldioxidutsläpp i ett livscykelperspektiv. I EU:s bränslekvalitetsdirektiv (2009/30/EG) ställs krav på leverantörer av bränsle och energi i transportsektorn att rapportera om växthusgasutsläpp per energienhet under hela livscykeln och till 2020 minska dessa utsläpp med 6 %. Detta sammantaget innebär att det är bättre att utgå från energieffektivitet som är en viktig, känd fordonsegenskap.

Energimyndigheten vill lyfta fram att det finns viktiga val mellan teknikneutrala styrmedel, strävan efter att gynna de mest kostnadseffektiva alternativen och åtgärder för att få fram ny teknik som kan kommersialiseras. Det är viktigt att vid

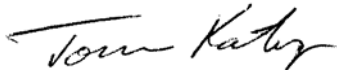
utformande av nya styrmedel ha en klar bild över vad målet är. Energimyndigheten anser att beskrivningen av syftet med supermiljöbilspremien i regeringens uppdragsformulering är otydlig. Om huvudsyftet är ett generellt stöd till fordon med låga utsläpp av koldioxid, och om ett mer kortsiktigt perspektiv anläggs, eller om man vill åstadkomma att ny fordonsteknik premieras, har stor betydelse i val av utformning av styrmedel. Exempel på detta är att på kort sikt, är det troligen små, energieffektiva dieselmotorer som ger den mest kostnadseffektiva minskningen av koldioxidutsläpp. På längre sikt och för att klara den nödvändiga omställningen till ett mer hållbart transportsystem behöver kommersialisering ske av både nya tekniker för fordon och för förnybara drivmedel. På sikt är förhoppningen att nya tekniker ska visa sig vara kostnadseffektiva, men det krävs avsevärda resurser för att nå dit och det finns även risker att nya tekniker inte har den potential för kostnadseffektiva lösningar som förväntas.

Energimyndigheten förespråkar i allmänhet generella och teknikneutrala styrmedel. I vissa fall kan det dock vara befogat med teknikriktade styrmedel då det innefattar teknik som för närvarande har höga kostnader men där kostnaderna förväntas sjunka betydligt på grund av lär- och skaleffekter. Energimyndigheten bedömer att denna premie är ett sådant tillfälle. Det finns en rad andra styrmedel inom transportsektorn som är utformade på ett teknik neutralt sätt.

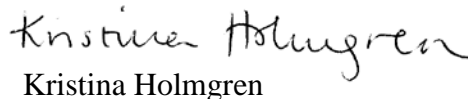
Energimyndigheten vill lyfta fram att det kan vara lämpligt att utforma denna typ av stöd inte som en fast gräns, utan med en glidande skala. En annan bedömning kan vara att eventuellt trappa ner stödet över tid i takt med att tekniken utvecklas och kostnaderna sjunker. För supermiljöbilspremien kan det dock vara acceptabelt att inte ta hänsyn till dessa aspekter vid utformningen eftersom det är ett begränsat stöd (i både tid och omfattning), som Energimyndigheten bedömer bör gå till att premiera vissa tekniker.

I Transportstyrelsens uppdrag ingick att bedöma marknadsutvecklingen för berörda biltyper, vilket Transportstyrelsen framhåller inte fanns utrymme för med den tid som fanns till förfogande. Det är olyckligt att inte denna marknadsbedömning kunde utföras. Det innebär att det inte finns någon bedömning av hur stort intresse det kan finnas för att utnyttja supermiljöbilspremien med den föreslagna utformningen. Detta hänger också samman med Transportstyrelsens förslag att endast privatpersoner ska omfattas av stödet. Energimyndigheten anser att argumenten för att avgränsa premien till privatpersoner är svaga. Denna fråga skulle behöva analyseras ytterligare. Det är även viktigt med tydlig information till privatpersoner om förutsättningarna för att köpa ny teknik i form av elbilar och laddhybrider. Om stödet skulle omfatta även företag och offentlig verksamhet finns det en rad områden att beakta, exempelvis säkerställande av att ingen dubbelfinansiering kan ske, eftersom det finns en del demonstrationsprogram för elbilar och laddhybrider. Det är viktigt att supermiljöbilspremien blir ett komplement till tidigare satsningar.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektören Tomas Kåberger. Vid den slutliga handläggningen har därutöver deltagit avdelningscheferna Anneli Eriksson, Zofia Lublin, Andres Muld, Birgitta Palmberger och Mattias Eriksson, verksjuristen Fredrik Selander, utvecklingsdirektören Lars Guldbrand, enhetscheferna Klaus Hammes och Anders Lewald, handläggare Kristina Birath samt handläggaren Kristina Holmgren, den sistnämnde föredragande.



Tomas Kåberger


Kristina Holmgren