

REGERINGSKANSLIET  
Miljödepartementet  
Enheten för miljö kvalitet  
Att. Martin Larsson

## Uppdrag att utarbeta förslag till en supermiljöbilspremie

## Innehåll

Sammanfattning .....	4
Författningsförslag .....	4
Villkor för att erhålla premie .....	4
Målgrupp .....	5
Effekter på miljö och klimat .....	5
Författningsförslag .....	6
1 Inledning .....	8
1.1 Uppdraget .....	8
1.2 Utgångspunkter .....	8
1.3 Uppdragets genomförande .....	9
2 Supermiljöbilspremie .....	10
2.1 Villkor för att erhålla premie .....	10
2.1.1 Koldioxidutsläpp och energieffektivitet .....	10
2.1.2 Buller .....	11
2.1.3 Trafiksäkerhetskrav .....	11
2.1.4 Premiens storlek .....	13
2.1.5 Handläggning av premien .....	14
2.2 Målgrupp för premien .....	15
2.2.1 Målgrupp .....	15
2.3 Effekter på miljö, klimat, näringsliv, trafiksäkerhet och statsbudget ..	17
2.4 Marknadsutveckling för berörda biltyper .....	19
3 Konsekvenser .....	22
3.1 Vad är problemet och vad ska uppnås? .....	22
3.2 Vilka alternativa lösningar finns och vad blir effekterna om någon reglering inte kommer till stånd? .....	22
3.2.1 Alternativa lösningar .....	22
3.2.2 Effekter om reglering inte kommer till stånd .....	24
3.3 Vilka berörs av regleringen? .....	24
3.4 Vilka kostnadsmässiga och andra konsekvenser medför regleringen och hur ser de olika konsekvenserna ut för de övervägda regleringsalternativen om man jämför? .....	25
3.4.1 Kostnadsmässiga och andra konsekvenser .....	25
3.4.2 Jämförelse av konsekvenser av de olika regleringsalternativen ...	25
3.5 Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler Sverige ska följa? .....	26
3.6 Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser? .....	26

Bilaga 1 – Energimyndighetens reservation .....	27
Bilaga 2 - Relevant text från förordningen (2009:1) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor .....	29
Bilaga 3 - Resultat av Euro NCAPs provningar 2009 och 2010.....	30
Bilaga 4 – Synpunkter från Power Circle .....	32
Bilaga 5 – Synpunkter från Sweva.....	35
Bilaga 6 – Synpunkter från Elbil Sverige .....	37
Bilaga 7 – Synpunkter från Naturvårdsverket .....	39

## Sammanfattning

### Författningsförslag

En ny förordning (2011:000) om supermiljöbilspremie föreslås.

### Villkor för att erhålla premie

50 gram koldioxid per kilometer bör vara utgångspunkten för supermiljöbilspremien. Genom att välja samma gräns som används för superkrediterna i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 443/2009 av den 23 april 2009 om utsläppsnormer för nya personbilar som del av gemenskapens samordnade strategi för att minska koldioxidutsläppen från lätta fordon kan man få större genomslag i en supermiljöbilspremie än om Sverige skulle välja en egen gräns eller definition. Supermiljöbilspremien ligger före i tid jämfört med superkrediterna. De senare väntas få betydelse först 2015, det vill säga efter den period som supermiljöbilspremien slutat gälla. Supermiljöbilspremien kan därvid tillsammans med likande premier i andra länder stimulera en tidigare introduktion av ”supermiljöbilar”.

Som ett komplement bör krav ställas på sammanlagd energiförbrukning för att undvika energislukande fordon, exempelvis SUVar. 0,30 kilowattimmar per kilometer föreslås som gräns för sammanlagd energianvändning.

Buller från transportsystemet är ofta den största upplevda miljöstöringen för den enskilde medborgaren. Tystare fordon är det viktigaste området för att minska bullerstörningarna. Området är outnyttjat, har stor potential, låga kostnader och är outhärligt för att nå målen. Bullerkrav bör därför ställas på aktuella fordon.

Europeiska Unionens Råd (Ministerrådet) slår fast att trafiksäkerhetspolitik bör integreras i andra politikområden. Att beakta trafiksäkerhetsegenskaper i en miljöbilslagstiftning är ett tydligt exempel på sådan integration. Med detta som bakgrund föreslås dels att bilar som kan komma att bli föremål för supermiljöbilspremie bör vara typgodkända i enlighet med 3 kap. fordonsförordningen (2009:211) samt att de uppfyller trafiksäkerhetskrav enligt förordning (2009:1) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor.

Energimyndigheten lämnar en reservation för den del av förslaget som avser användningen av en gräns för gram koldioxid per kilometer och redovisar ett delvis alternativt förslag för utformning av supermiljöbilspremien.

### **Målgrupp**

Premien föreslås förbehållas privatpersoner. Detta på grund av att denna grupp oftast anses vara en köpsvag grupp i jämförelse med företag och offentlig verksamhet, och att de bilar som kan komma att bli föremål för supermiljöbilspremie har ett högt inköpspris.

### **Effekter på miljö och klimat**

Den direkta effekten av en supermiljöbilspremie blir begränsad jämfört med vägtrafikens totala klimatpåverkan, detta på grund av att antalet bilar som enligt regeringens budget kan komma att få ta del av premien endast uppgår till 5000 individer, vilket är en mycket liten del av totala antalet nyregistrerade fordon i Sverige.

Nyttan av en supermiljöbilspremie är därför huvudsakligen att den bidrar till stöd för teknikutveckling och kunskapsuppbyggnad i samhället om nya typer av fordon och infrastruktur för dessa. Detta kommer minska hinder för en mer storskalig introduktion av elbilar och laddhybrider i framtiden.

## Författningsförslag

### Förslag till Förordning (2011:000) om supermiljöbilspremie

Härigenom föreskrivs följande.

#### Syfte

1 § Syftet med denna förordning är att med supermiljöbilspremier främja en ökad försäljning och användning av nya bilar med låg klimatpåverkan.

#### Definitioner

2 § I denna förordning avses med vägtrafikregistret: det register som förs enligt lagen (2001:558) om vägtrafikregister.

3 § Med supermiljöbil avses i denna förordning en personbil som

1. enligt uppgift i vägtrafikregistret släpper ut under 50 gram koldioxid per kilometer vid blandad körning,
2. har en sammanlagd energianvändning om maximalt 0,30 kilowattimmar per kilometer.
3. enligt uppgift i vägtrafikregistret avger buller om maximalt 72 decibel under körning,
4. är EG-typgodkänd i enlighet med 3 kap. fordonsförordningen (2009:211), och
5. uppfyller trafiksäkerhetskrav minst motsvarande 18-19 och 22 §§ förordningen (2009:1) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor.

#### Utbetalning av supermiljöbilspremie

4 § Om det finns medel för det syfte som anges i 1 §, ska en supermiljöbilspremie med 40 000 kronor betalas ut

1. till en fysisk person som under tiden från och med den 1 juli 2011 till och med den 30 juni 2014 har förvärvat en ny supermiljöbil som tidigare inte har varit påställd enligt förordningen (2001:650) om vägtrafikregister och ställer på bilen i enlighet med den förordningen,
2. tidigast sex månader efter den dag då bilen förvärvades, och

3. endast om den person som anges i 1 enligt uppgift i vägtrafikregistret inte har överlåtit bilen till en ny ägare.

Om det finns särskilda skäl får en supermiljöbilspremie betalas ut till en fysisk person som har förvärvat en ny supermiljöbil trots att villkoret om påställning i första stycket 1 inte är uppfyllt.

**5 §** Transportstyrelsen prövar frågor om supermiljöbilspremie enligt 4 §.

#### **Återkrav**

**6 §** Transportstyrelsen får besluta att helt eller delvis kräva tillbaka en supermiljöbilspremie från en person som enligt 4 § har fått premien utbetald till sig, om premien har utbetalats på grund av att vägtrafikregistret har innehållit felaktiga uppgifter.

#### **Bemyndiganden**

**7 §** Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om

1. hur premien ska betalas ut, och
2. vilka uppgifter som behövs för att styrka att en bil uppfyller kraven enligt 3 §.

#### **Överklagande**

**8 §** Transportstyrelsens beslut enligt denna förordning får inte överklagas.

---

Denna förordning träder i kraft den X YYY 2012.

## 1 Inledning

### 1.1 Uppdraget

Uppdrag från regeringen enligt regeringsbeslut M2010/4756/Mk daterat 2010-12-22:

Regeringen uppdrar åt Transportstyrelsen att i samverkan med Trafikverket och Statens energimyndighet utarbeta ett förslag till närmare utformning av en supermiljöbilspremie. I uppdraget ingår även att bedöma marknadsutvecklingen för berörda biltyper och förslagets effekter på miljö, klimat, näringsliv, trafiksäkerheten och statsbudgeten.

I uppdraget ingår särskilt att analysera följande:

1. Om gränsen för superkrediter i EU:s koldioxidlagstiftning om 50 gram koldioxid per kilometer, enligt typgodkännande värdet, är en lämplig gräns för vilka bilar som ska omfattas av premien eller om det finns skäl att tillämpa ett lägre utsläppsvärde som gräns.

2. Om premien ska gälla för endast privatpersoner eller även företag och offentlig sektor. Regeringens utgångspunkt är att premien ska omfatta privatpersoner. Om myndigheter väljer att föreslå ett alternativ där även företag och offentlig sektor omfattas ska risken för dubbelsubventionering och eventuella andra hinder särskilt belysas.

Det ingår i uppdraget att redovisa stödets kostnadseffektivitet mätt som kostnad per kg koldioxid. I analysen ska ingå hur många fler bilar som stödet förväntas ge för samtliga alternativ samt den totala statsfinansiella kostnaden.

Uppdraget ska slutredovisas 28 mars 2011.

### 1.2 Utgångspunkter

I budgetpropositionen för 2011 (proposition 2010/11:1) föreslår regeringen att en ny supermiljöbilspremie om 40 000 kronor per bil införs till inköp av de bilar som släpper ut allra minst koldioxid. För detta ändamål beräknar regeringen tillföra 20 miljoner kronor 2012, 80 miljoner kronor 2013 och 100 miljoner kronor 2014.



Supermiljöbilspremien är en del av insatserna i regeringens målsättning om en fossiloberoende fordonsflotta till 2030.

### **1.3 Uppdragets genomförande**

Arbetet har bedrivits i en arbetsgrupp bestående av utredare Linda Norberg, utredare Astrid Edlund, expert Kjell-Åke Sjödin, verksjurist Mahtab Zakikhani, verksjurist Anna Formgren (Transportstyrelsen) utredare Peter Smeds (Trafikverket)samt utredare Julia Hansson (Energimyndigheten).

Utredare Anders Lie och nationell samordnare för begränsad klimatpåverkan Håkan Johansson (Trafikverket) har fungerat som referensgrupp. Kommunikatör Henrik Olars (Transportstyrelsen) har verkat som informatör internt och externt.

## 2 Supermiljöbilspremie

### 2.1 Villkor för att erhålla premie

**Förslag:**

- Premien är teknikneutral.
- Gränsen för att erhålla premien är under 50 gram koldioxid per km, maximalt 0,30 kilowattimmar per kilometer samt maximalt 72 decibel.
- Säkerhetsdimensionen bör finnas med i definitionen av supermiljöbil och premien bör bara utgå till bilar som är EG-typgodkända i enlighet 3 kap. fordonsförordningen (2009:211). Säkerhetskraven bör baseras på förordningen (2009:1) om miljö- trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor. Dimensionerna krocksäkerhet, bältespåminnare, skydd mot pisksnärtskada, skydd av fotgängare och antisladdsystem bör beaktas.

#### 2.1.1 *Koldioxidutsläpp och energieffektivitet*

Baserat på CoC-värdet i intyg om överensstämmelse enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, för det enskilda fordonet ska utsläppen maximalt uppgå till under 50 gram koldioxid per kilometer. Detta oberoende av drivmedel för att nå en teknikneutralitet. I praktiken innebär det dock en avgränsning till elbilar och laddhybrider med idag känd teknik. Microdieslar med en liten en eller tvåcylindrig motor i en kompakt bil med en till två sittplatser kan under tiden för premien komma att introduceras på marknaden. Denna typ av bil kan uppfylla föreslaget för koldioxid och energieffektivitet, det är dock osäkert om de kommer att uppfylla föreslagna trafiksäkerhetskrav. Vi bedömer att befintliga fordon som drivs endast med bensin, diesel, gas eller etanol inte kan nå gränsen för koldioxidutsläpp och energieffektivitet och samtidigt uppfylla trafiksäkerhetskrav på en rimlig nivå.

Som ett komplement till en koldioxidgräns bör även krav på energieffektivitet införas, för såväl rena elfordon som laddhybrider och konventionella motorlösningar. 0,30 kilowattimmar per kilometer bedöms vara en lämplig övre gräns. Det är en viktig signal att ställa krav på den totala energianvändningen. Energi oavsett energibärare är något som vi måste hushålla med. I framtiden där fordon kan ha flera olika energikällor, en mix av flytande bränslen och

elektricitet är fordonets totala energieffektivitet som en summa av alla tillförda energibärare det enda sättet att kommunicera bränsleförbrukning.

För att ett fordon ska typgodkännas måste det uppfylla gällande EURO-klass som reglerar hur höga halter av emissioner fordonet maximalt får släppa ut. De emissioner som regleras är kolväten (THC/NMHC), kolmonoxid (CO), nitrosgaser (NO<sub>x</sub>), partiklar (PM/PN). Under den föreslagna premietiden kommer fordon att typgodkännas i klasserna EURO5, EURO5B och EURO6. Eftersom det är ett krav på att uppfylla ovanstående EURO-klasser för att erhålla typgodkännande, behövs inga ytterligare krav på nivåer för utsläpp definieras för att premien ska erhållas.

### 2.1.2 *Buller*

Buller från transportsystemet är ofta den största upplevda miljöstörningen för den enskilde medborgaren. Eftersom många människor berörs har det totalt sett en stor negativ inverkan, främst på välbefinnande, hälsa och prestationer. Buller utgör ett påtagligt folkhälso- och samhällsproblem. Krav på att begränsa trafikbullret finns därför i lagstiftning och i politiska mål.

Bullerutvecklingen är negativ trots omfattande åtgärder. Antal utsatta ökar, särskilt utomhus där störningarna totalt sett är störst. Ökningen beror i huvudsak på ökad trafik och ökad inflyttning till de större tätorterna med i allmänhet högre bullernivåer och att de riktade bullerskyddsåtgärderna inte räcker till. Tystare fordon är det viktigaste området för att minska bullerstörningarna och att nå politiska mål. Området är outnyttjat, har stor potential, låga kostnader och är outhärligt för att nå målen. Nyregistrerade personbilars genomsnittliga bullernivå är idag ca 72 decibel och för att få kallas supermiljöbil bör ett fordon inte få bullra mer än genomsnittet. Att sätta 72 decibel som övre gränsvärde anses rimligt eftersom det redan idag finns många bilar som klarar dessa krav och det dessutom finns många fordon som har en ännu lägre bullernivå. Samtliga elbilar och laddhybrider som finns registrerade idag uppfyller kravet om maximalt 72 decibel. Möjligheterna att minska bullret är goda eftersom det redan idag finns en del tysta fordon att tillgå. I en nära framtid bör hårdare bullerkrav tillämpas i sammanhang liknande den nu aktuella supermiljöbilspremien.

### 2.1.3 *Trafiksäkerhetskrav*

Bilars säkerhetsegenskaper är en avgörande faktor för att uppnå samhällets trafiksäkerhetsmål. Europeiska Unionens Råd (Ministerrådet) slår i sin skrivelse<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> European Council's conclusion on "Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions: "Towards a European road safety area: policy orientations on road safety 2011-

fast att trafiksäkerhetspolitik bör integreras i andra politikområden. Att beakta trafiksäkerhetsegenskaper i en miljöbilslagstiftning är ett tydligt exempel på sådan integration.

I Sveriges trafiksäkerhetsarbete har bilars säkerhetsegenskaper identifierats som ett viktigt område för att nå de politiska målen om maximalt 220 dödade i trafiken år 2020. Fram till 2020 förväntas 90 liv räddas av bättre bilsäkerhet för personbilar. Ytterligare 25 liv förväntas kunna räddas av förbättringar i de tunga fordonens säkerhet och förmåga att minimera skador på andra trafikslag.

EG-typgodkända fordon enligt 3 kap. fordonsförordningen (2001:211) garanterar en miniminivå vad gäller trafiksäkerhet. Euro NCAP har under senare år kommit att bli en viktig aktör för konsumentupplysning kring bilsäkerhet. Euro NCAPs bedömningar har en betydligt mer heltäckande ansats än vad som återspeglar sig i den gällande lagstiftningen. Kraven för att uppnå höga betyg är sammanställda så att ett högt betyg garanterar goda egenskaper i alla kravdimensionerna. Det är värt att notera att även de bilar som får sämst resultat i Euro NCAPs provningar är lagliga att sälja på den Europeiska marknaden, om de uppfyller kraven för ett europeiskt typgodkännande.

Det finns flera studier som visar på ett gott samband mellan Euro NCAP resultat och verklig skydds nivå i olyckor. Däremot finns inte några tydliga samband mellan pris, storlek och säkerhetsprestanda.

#### *Elfordon*

Elfordon finns av många sorter och har funnits sedan länge. De stora biltillverkarna har bara i liten skala fokuserat på eldrivna fordon. Under senare år har dock en allt större fokus på ren eldrift och hybriddrift utvecklats också från de stora biltillverkarna. Toyota Prius har i stor utsträckning visat vägen och finns idag, i begränsat antal, också som så kallad laddhybrid.

#### *Elfordon och bilsäkerhet*

Det finns ingen anledning att tro att det finns en konflikt mellan framdrivningssätt och bilsäkerhet. Det potentiellt enda undantaget är själva hanteringen av stora elenergimängder i samband med krock. Batterierna riskerar skadas internt vilket kan utgöra risk för okontrollerade elektrokemiska processer. Vidare kan delar av karossen bli strömförande på ett sätt som utgör fara för människor både i bilen och för räddningspersonal. Dessa faktorer är dock väl kända och i hög grad hanterade i de bilar som idag finns på marknaden.

I mångt och mycket har de hittills utvecklade rena elbilarna kommit fram med huvudfokus på eldriften. Utvecklarna har därför inte lagt speciellt mycket fokus och kraft på trafiksäkerheten. Detta förändras nu snabbt i och med att flera stora biltillverkare tar fram elbilar. I de stora företagen finns kunnandet och viljan att också hantera säkerhetsfrågorna. Det kan anses rimligt att etablerade biltillverkare ställer samma säkerhetskrav på elbilar som på övriga bilar.

Euro NCAP kommer under 2011 testa ett antal bilar med ren eldrift. Under februari släpptes resultaten för Mitsubishi i-MiEV. Denna bil som är en elektrifiering av en relativt gammal bilplattform fick ett relativt dåligt resultat. Citroën c-Zero och Peugeot iOn, bygger på samma plattform som i-MiEV och får samma betyg av Euro NCAP. Elhybriderna Toyota Prius och Honda Insight är både testade med mycket goda resultat.

#### *Förordningen (2009:1)<sup>2</sup> om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor*

I förordningen (2009:1) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor definieras kraven på de fordon som staten leasar eller köper. Denna förordning ställer både miljö- och säkerhetskrav. Säkerhetskraven baserar sig på Euro NCAPs provningar. Skydd av vuxna åkande, fotgängare, skydd mot pisksnärtskada och bilbältespåminnare beaktas i förordningen. Vidare ställer förordningen krav på antisladdsystem. SFS 2009:1 medger att tillverkaren intygar att ett fordons prestanda är uppfyllda i enlighet med Euro NCAPs krav i de fall en bilmodell inte är krockprovad av Euro NCAP. 2010 var 94 % av alla bilar som såldes provade av Euro NCAP. Förordningen ställer också krav på att bilarna ska ha antisladdsystem. Det faktum att Euro NCAPs provningar och kriterier används i denna lagstiftning visar att frivillig testdata kan ligga till grund för svenska statens inriktning inom lagstiftningsområdet<sup>3</sup>.

#### *2.1.4 Premiens storlek*

Regeringens utgångspunkt är att premiebeloppet ska vara 40 000 kr. Inspel från externa aktörer visar en tveksamhet inför om premiebeloppet är det mest gynnsamma för premiens syfte. Argumenten för detta handlar mestadels om att prisskillnaden mellan berörda bilmodeller är så stor i jämförelse med liknande bil i samma modell och/eller storlek med ett annat framdrivningsalternativ och högre koldioxidutsläpp. En premiering med 40 000 kr ses då i underkant för vad som krävs för att göra berörda bilmodeller attraktiva och för att göra Sverige till en attraktiv marknad för tillverkare.

---

<sup>2</sup> Se Bilaga 2 – Förordningen (SFS 2009:1) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor.

<sup>3</sup> Se Bilaga 3 - Resultat av Euro NCAPs provningar 2009 och 2010, för vilka bilmodeller som klarar vilka krav i provningarna.

Flera europeiska länder satsar under de närmaste åren på att premiera utveckling av elbilar och batterier till dessa. Danmark, Grekland och Irland har en skattebefrielse med en summa på 2500 euro. Nederländerna och Portugal erbjuder full skattebefrielse för elbilar och halv skattebefrielse för elhybrider. Kontantbidrag, liknande föreslagen supermiljöbilspremie, erbjuds bland annat i Belgien (privatpersoner får inkomstskatten sänkt med 30 procent av inköpspriset, dock max 9000 euro), Cypern (statligt stöd med 700 euro), Irland (5000 euro), Portugal (5000 euro om bilen kostar maximalt 50000 euro och har en räckvidd på minst 120 kilometer), Spanien (nio regioner ger bidrag på 2000 euro per bil till hybridbilar och 6000 euro till elbilar) och Storbritannien (25 procent av listpriset för elbilar och laddhybrider, dock högst £5000 per bil)<sup>4</sup>.

Det finns också förslag på att premiens kulle kunna vara utformad som en trappstegsmodell, med högre premier initialt för att sedan trappas ned för varje år.

#### 2.1.5 *Handläggning av premien*

Då trafiksäkerhet som kategori av uppgifter inte finns i vägtrafikregistret (VTR) och inte redovisas i CoC, bör samma rutin användas som för fordonsskattebefriade miljöbilar i föreskriften (TSFS 2009:140) om skattebefrielse för miljöbilar. Detta innebär att tillverkaren skickar ett intyg till Transportstyrelsen om att ett visst typgodkännande (eller variant eller version) uppfyller trafiksäkerhetskraven motsvarande de i SFS 2009:1. Med stöd av intyget kan Transportstyrelsen då markera att typgodkännandet (eller varianten eller versionen) uppfyller ställda krav i enlighet med Euro NCAP i VTR. Det finns en befintlig systemlösning för detta som behöver göras mindre justeringar i.

I betänkandet om Transportstyrelsens databaser på vägtrafikområdet (SOU 2010:76) föreslås ge bemyndigande till Transportstyrelsen att föreskriva om registrering av trafiksäkerhetsfrämjande utrustning, vilket uppgiften om trafiksäkerhetskrav troligen kommer att omfatta. I betänkandet föreslås också att bemyndigandet ska träda ikraft den 1 juli 2012. Då detta är ett omfattande jobb och att en ordentlig analys ska göras, bör trafiksäkerhetskrav inte börja registerföras förrän den analysen är genomförd. Trafikregistret föreslår därför att lösa uppgiften om trafiksäkerhetskrav för supermiljöbilspremien enligt ovanstående.

På samma sätt som för trafiksäkerhetskrav kommer tillverkaren att ombedjas skicka in uppgifter om energianvändning (för de bilar som uppnår den uppsatta

---

<sup>4</sup> Med klimatet i tankarna – styrmedel för energieffektiva bilar, Per Kågesson, Rapport till Expertgruppen för miljöstudier 2011:1, ISBN 978-91-38-23509-6.

nivån) till Transportstyrelsen. Denna uppgift utgår lämpligen från bilens bränsleförbrukning och omvandlas till energitermer (kilowattimmar/kilometer) med hjälp av energiinnehållet i certifieringsbränslet.

### *Överklaganderätt*

Under uppdraget har frågan om rätten till överklagande av beslut om premien uppkommit. Arbetsgruppen har valt att vidhålla den bestämmelse som finns i förordningen (2007:380) om miljöbilspremie om att beslut inte får överklagas.

Ovan nämnda förordning har i egenskap av föregångare tjänat som mall och utgångspunkten har därmed varit att beslut om premien inte anses vara överklagbara. I tidigare förordning om miljöbilspremie valde regeringen att på egen hand att besluten inte skulle vara överklagbara. Transportstyrelsen har inte funnit skäl till att frånga den bestämmelsen i den nu föreslagna förordningen. Det har heller inte kommit till arbetsgruppens kännedom att överklagandeförbudet i förordningen (2007:380) om miljöbilspremie gett upphov till större reaktioner hos sökanden som erhållit negativa beslut, däremot har flertalet av dessa utnyttjat möjlighet till att göra en ny ansökan. Härvid kan också rätten att begära omprövning tilläggas.

## **2.2 Målgrupp för premien**

### **Förslag:**

– Premien förbehålls privatpersoner.

### *2.2.1 Målgrupp*

Regeringens utgångspunkt att premien endast ska gälla för privatpersoner vidhålls.

De bilar som kommer att uppfylla föreslagna miljö- och trafiksäkerhetskrav för supermiljöbilspremien kommer troligtvis vara bilar som har el som enda bränsle eller el i kombination med annat bränsle, så kallade hybridbilar. Dessa bilar har ett högt inköpspris i jämförelse med andra personbilar i samma storlek och/eller samma modell. För att underlätta för privatpersoner i större utsträckning att kunna köpa dessa bilar, föreslås att premien förbehålls denna grupp som vanligen är köpsvagare i jämförelse med företag och offentlig verksamhet.

Externa aktörer, exempelvis BilSweden och Elbil Sverige, har framfört att det vore önskvärt att även företag och offentlig sektor inkluderas av premien. För att utöka målgruppen till att inkludera även företag och andra aktörer krävs utredning bland annat kring anmälan av statliga stöd, skatteaspekter, eventuell

dubbelsubventionering. Den typen av utredningsarbete ryms inte inom tidsramen för uppdraget och skulle försena ikraftträdandet av premien.

Arbetsgruppen har fört diskussion kring frågan om premien skulle kunna vara aktuell för bilpooler då vi finner ett riktat stöd till denna grupp som önskvärt. Det finns dock indikationer på att handläggningen kan komma att bli problematisk och kostsam. Det är praktiskt svårt att utdela premien till bilpooler då dessa inte existerar som en kategori i vägtrafikregistret. Detta medför att det krävs manuellt arbete vid varje enskilt fall vad gäller exempelvis utredning och ansökningsförfarandet. Det är dock viktigt att notera att kategorin bilpooler därmed inte omfattas vare sig av detta stöd eller har möjlighet att delta i de elbilsupphandlingar som pågår och som delvis stöds av statliga medel, via Energimyndigheten. För mer info om det senare se till exempel [www.elbilsupphandling.se](http://www.elbilsupphandling.se).



## 2.3 Effekter på miljö, klimat, näringsliv, trafiksäkerhet och statsbudget

### *Miljö och klimat*

Supermiljöbilspremien kommer enligt regeringens budget att maximalt betalas ut till 5000 fordon under perioden 2012-2014. Med tanke på att antalet personbilar i trafik i början av 2011 var ca 4,3 miljoner är det enkelt att konstatera att den direkta effekten av en supermiljöbilspremie blir begränsad jämfört med vägtrafikens totala klimatpåverkan. Nyttan av en supermiljöbilspremie är därför huvudsakligen att den bidrar till stöd för teknikutveckling och kunskapsuppbyggnad i samhället om nya typer av fordon och infrastruktur för dessa. Detta kommer minska hinder för en mer storskalig introduktion av energieffektiva fordon i framtiden. Vår bedömning är att elbilar och laddhybrider kommer ha betydande marknadsandelar först efter 2020. För att nå klimatmål och mål om en fossiloberoende fordonspark är en introduktion av elfordon nödvändig om än långt ifrån tillräckligt. Det krävs även en kraftfull effektivisering av andra fordon och dess användning, ett mer transportsnålt samhälle där behovet av personbil är mindre än i dagsläget, en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart samt kraftigt ökade andelar av biodrivmedel.

Även om de största nyttorna med en supermiljöbilspremie är mer långsiktiga har vi försökt göra en bedömning av de potentiella klimatvinsterna. Utsläppen av koldioxid från 5000 genomsnittliga nya bilar under perioden 2012-2014 har vi bedömt till 15 000 ton per år om man antar en årlig körsträcka på 2000 mil per år. Om utsläppen från supermiljöbilarna skulle vara noll skulle nyttan därför vara 15 000 ton per år. Om körsträckan per år skulle vara hälften så stor halveras förstås även nyttan. Oavsett typen av supermiljöbil kommer de dock att ge upphov till utsläpp varför nyttan blir mindre. Grovt kan man dela in supermiljöbilarna i tre typer, laddhybrider, elbilar och microdieselbilar.

Microdieselbilar klarar 50 gram per kilometer genom enbart hybridteknik, det vill säga ingen extern laddning av batterier behövs. VW nya "1-litersbil" som är en 2-sitsig extremt strömlinjeformad laddhybrid skulle rent teoretiskt kunna klara detta utan att ladda batterierna. Det är rimligt att anta att den årliga körsträckan varierar mellan typ av supermiljöbil. För en laddhybrid kan man mycket väl tänka sig en årlig körsträcka på 2000 mil medan detta troligen är allt för mycket för en ren elbil. Här antar vi att laddhybrider och microdieselbilar har en årlig körsträcka på 2000 mil medan elbilarna har en årlig körsträcka på 1000 mil.

Vid beräkning av klimatnyttan måste man ta hänsyn till koldioxidutsläpp inte bara vid avgasröret utan även vid produktion och distribution av drivmedel.

Motsvarande gäller förstås även för elen. För elen kan man dels räkna på nationell elmix och dels på el producerad på marginalen med kolkondens. I ett längre perspektiv och under förutsättning att elproduktionen utvecklas så att klimatmål nås kommer elproduktionens klimatbelastning att kraftigt minska i Europa. I ett sådant perspektiv blir beräkning utifrån el producerad med kolkondens inte rättvis.

Koldioxidvinsten av supermiljöbilspremien kan beräknas från tabellen till 7600 – 9800 ton per år (se tabell 1). Vinsten blir högst för laddhybrider och microdieslar eftersom deras årliga körsträcka är större och därmed ersätter större andel körsträcka för andra nya fordon. Med antaganden om elproduktion på marginalen med kolkondens blir nyttan mycket liten.

	2000 mil/år	1800 mil/år	1000 mil/år
<b>Genomsnittligt fordon</b>	15300	13 800	7 700
<b>Laddhybrider (100%)</b>	4000 (17 500)		
<b>Elbilar (100%)</b>			100 (6200)
<b>Microdieslar (100%)</b>	5 500		
<b>Laddhybrider (80%), elbilar (20%)</b>		3200 (15200)	

*Tabell 1. Utsläpp av koldioxid (livscykelperspektiv) ton per år för 5000 supermiljöbilar. Som jämförelse ges även utsläpp med genomsnittligt fordon i den totala försäljningen av nya bilar under perioden 2012-2014. Elproduktion antas vara nationell elmix. Siffror inom parentes avser el producerad på marginalen med kolkondens.*

Med en supermiljöbilspremie på 40 000 per fordon kommer den totala kostnaden för premien bli 200 miljoner kronor såvida den faktiska efterfrågan på premien motsvarar 5000 fordon. Det kan jämföras med den samhällsekonomiska vinsten av de minskade koldioxidutsläppen på 11 – 17 miljoner kronor per år om man räknar med ASEK-värderingen på 1,50 kr per kg koldioxid. Det innebär att det tar 12 – 18 år innan den samhällsekonomiska vinsten är lika stor som den utbetalade premien. Det är högst tveksamt om dessa fordon har så lång livslängd.

Sammanfattningsvis är det därför tveksamt om man kan räkna hem de direkta klimatvinsterna av en supermiljöbilspremie. Istället är den största nyttan av en supermiljöbilspremie att den bidrar till teknikutveckling och kunskapsuppbyggnad i samhället. Utveckling och kunskap som minskar hinder för en mer storskalig introduktion längre fram.

#### *Näringsliv*

Antalet fordon som kommer i fråga för premien är så få att det inte finns anledning att tro att det skulle påverka tillverkare att utveckla fler bilmodeller som uppfyller de tekniska kraven för en supermiljöbil. Däremot kan införandet av stöd, i form av supermiljöbilspremie eller andra stöd, göra Sverige mer

attraktivt som marknad för att introducera nya bilmodeller med låga utsläpp av koldioxid.

#### *Trafiksäkerhet*

Då särskilt el- och hybridbilar i mångt och mycket befinner sig i utvecklingsstadiet och säkerhetskraven i viss mån har kommit i skymundan är det viktigt att trafiksäkerhetskrav ställs vid premier liknande denna. Det finns som sagt ingen anledning att tro att det behöver finnas en konflikt mellan framdrivningssätt och trafiksäkerhet, och höga trafiksäkerhetskrav kan främja utvecklingen vad gäller säkerhet hos miljöbilar.

#### *Statsbudget*

Då en marknadsanalys inte kunnat genomföras inom ramen för utredningen kan heller ingen fullständig analys av de ekonomiska aspekterna lämnas. I förslaget till förordning om supermiljöbilspremie föreslås att premien betalas ut så länge medel finns.

Supermiljöbilspremien kommer inte direkt att innebära några stora samhällsekonomiska vinster i form av minskade utsläpp av koldioxid, då volymen bilar enligt regeringens föreslagna budget stannar på 5000 individer och miljövinster från dessa inte är så stora. Det torde dock vara långsiktigt ekonomiskt fördelaktigt att premiera bilar med låga utsläpp av klimatpåverkande gaser.

## **2.4 Marknadsutveckling för berörda biltyper**

För att kunna bedöma vilka biltyper och förmodad volym som kommer att säljas, behöver en omfattande marknadsanalys till exempel i form av en bilvalsmodellering göras. Denna modellkörning rymmer inte inom tidramen för uppdraget, varför svaret begränsas till en redovisning av förmodat utbud av aktuella bilmodeller under åren 2012-2013.

Bilmärke	Modell	Elbil	Laddhybrid	Indroduktion i Sverige/produktionsstart/
Audi	A1 e-tron	X		Testflotta i München 2011, 20 bilar
	e-tron		X	Produktionsstart 2012, mindre serie, sportvagn
BMW	Active E, I3	X		Testflotta 1000 bilar 2011, sedan ny elbil I3 i produktion 2013
	I8		X	Sportbil I8 visad som studie, går i produktion 2013

Bilmärke	Modell	Elbil	Laddhybrid	Introduktion i Sverige/produktionsstart/
Chevrolet	Volt		X	Introduktion i Sverige under slutet av 2011
Citroën	C-Zero	X		Introduktion i Sverige under början av 2011
Ford	Focus Electric	X		Produktionsstart 2012 i USA, bilar till Europa under 2011
	Transit Connect El	X		Introduktion i Europa under 2011
Honda	Fit EV	X		Introduceras i USA 2012
Mercedes	A-klass e-cell	X		Testflotta 500 bilar 2010-2011
Mini	Mini E	X		Testflotta 600 bilar rullar nu, ej planerad för produktion
Mitsubishi	iMiEV	X		Introduktion i Sverige under 2011
Nissan	Leaf	X		Introduktion i Sverige under 2011
Opel	Ampera		X	Introduktion i Sverige under slutet av 2011
Peugot	Ion	X		Introduktion i Sverige under början av 2011
Renault	Fluence Z.E.	X		Produktionsstart 2011
	Kangoo Z.E.	X		Produktionsstart 2011
	Zoe	X		Produktionsstart 2012
	Twizy	X		Produktionsstart 2011-2012
Saab	9-3 ePower	X		Testflotta 70 bilar 2010-2012
Seat	Leon Twin Drive		X	Planerad produktion 2013
Smart	ED	X		200 bilar i London och Berlin. Produktionsstart 2013.
Toyota	Prius Plug-In		X	Test 600 bilar under 2009-2010. Produktionsstart 2012 med totalt 50 000 bilar.
	IQ EV	X		Introduktion 2012. Kommer ej att erbjudas i Sverige.
Volkswagen	Golf Twin Drive		X	Planerad produktion 2014.
	Golf Blu-E-Motion	X		Planerad produktion 2014.
	E-Up	X		Planerad produktion 2013.
Volvo	C30 Drive Electric	X		Testflotta 250 bilar 2010-2011.

Bilmärke	Modell	Elbil	Laddhybrid	Indroduktion i Sverige/produktionsstart/fältprov/anmärkning
	V60 Plug-In Hybrid		X	Introduktion i Sverige 2012.
Byd	E6	X		Introduktion i Sverige ej bestämd.
	F3DM		X	Introduktion i Sverige ej bestämd.
	F6DM		X	Introduktion i Sverige ej bestämd.
Fisker	Karma		X	Exklusiv sportsedan, produceras nu.
Tata	Indica Vista	X		Introduktion i Europa ej bestämd.
Tesla	Roadster	X		Sportbil, produceras nu. 4-dörrars sedan planerad till 2012.
Think	City	X		Producers nu.

*Tabell 2. Tabell över förmodade bilmodeller på marknaden under tiden för supermiljöbilspremie. Sammanställt av BilSweden efter Bilsalongen i Genève mars 2011.*

## 3 Konsekvenser

### 3.1 Vad är problemet och vad ska uppnås?

Transportstyrelsen har fått i uppdrag att i samverkan med Trafikverket och Statens energimyndighet utarbeta ett förslag till närmare utformning av en supermiljöbilspremie. I uppdraget ingår även att bedöma marknadsutvecklingen för berörda biltyper och förslagens effekter på miljö, klimat, näringsliv, trafiksäkerheten och statsbudgeten.

I uppdraget ingår särskilt att analysera följande:

1. Om gränsen för superkrediter i EU:s koldioxidlagstiftning om 50 gram koldioxid per kilometer, enligt typgodkännande värdet, är en lämplig gräns för vilka bilar som ska omfattas av premien eller om det finns skäl att tillämpa ett lägre utsläppsvärde som gräns.
2. Om premien ska gälla för endast privatpersoner eller även företag och offentlig sektor. Regeringens utgångspunkt är att premien ska omfatta privatpersoner. Om myndigheter väljer att föreslå ett alternativ där även företag och offentlig sektor omfattas ska risken för dubbelsubventionering och eventuella andra hinder särskilt belysas.

Det ingår i uppdraget att redovisa stödets kostnadseffektivitet mätt som kostnad per kilogram koldioxid. I analysen ska ingå hur många fler bilar som stödet förväntas ge för samtliga alternativ samt den totala statsfinansiella kostnaden.

### 3.2 Vilka alternativa lösningar finns och vad blir effekterna om någon reglering inte kommer till stånd?

#### 3.2.1 *Alternativa lösningar*

##### *Tekniska krav*

En högre nivå än 50 gram koldioxid per kilometer skulle öppna upp för fordon med enklare teknik och dessa typer av fordon kommer att nå marknaden på kommersiella grunder, särskilt med bakgrund av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 443/2009 av den 23 april 2009 om utsläppsnormer för nya personbilar som del av gemenskapens samordnade strategi för att minska koldioxidutsläppen från lätta fordon.

En lägre nivå än 50 gram koldioxid per kilometer skulle ställa högre krav på batterikapacitet hos laddhybrider. Med ökad batterikapacitet stiger produktionskostnaden betydligt. Kostnaden för produkten blir då trots premien för hög för att vara konkurrenskraftig.

En lägre gräns än 0,30 kilowattimmar per kilometer riskerar stänga ute laddhybrider med relativt kort körsträcka på el. Med en högre gräns tappar kravet sitt syfte som pådrivande för utvecklingen eftersom bilar på marknaden idag finns tillgängliga i det segmentet. Exempel på bilar med relativt låg energianvändning är Toyota Prius med cirka 0,36 kilowattimmar per kilometer och VW Polo Bluemotion med cirka 0,33 kilowattimmar per kilometer. Dessa bilar klarar dock inte de föreslagna kriterierna för supermiljöbilspremien, främst på grund av för höga utsläpp av koldioxid.

Med den föreslagna gränsen på 0,30 kilowattimmar per kilometer kan sannolikt en del laddhybrider komma att hamna utanför möjligheterna till att omfattas av premien. Framförallt gäller det bilar som i grunden är ombyggda ”vanliga” bilar som elektrifierats och där ordinarie motor och transmission finns kvar. Hur många bilindivider detta skulle kunna handla om är inte möjligt att avgöra i nuläget. Om syftet med supermiljöbilspremien är att den ska verka som ett verktyg att stödja ny teknik i tidigt skede, och lägga liten vikt vid energieffektivitet och bulleremissioner, är ett alternativ att använda ett högre värde för energieffektivitet, exempelvis 0,40 kilowattimmar per kilometer. Väljs det alternativet bör också övervägas att benämna premien på annat vis.

En bullergräns på 72 decibel kommer sannolikt att medföra att vissa bilar, främst dieseldrivna laddhybrider som inte designats för låga bullernivåer, inte klarar kravet. Ett potentiellt alternativ är att istället för att tillämpa 72 decibel som är en gräns som ger tystare supermiljöbilar än kraven i Rådets direktiv 70/157/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om tillåten ljudnivå och avgassystemet för motorfordon, slopa detta och endast använda lagkraven. I sådant fall är det dock inte rimligt att prata om "supermiljöbil".

En diskussion har förts kring hurvida storleken på premien skulle kunna vara kopplad till miljöegenskaper. För bilar med eldrift bär batteriet den största kostnaden. Där skulle premienivån kunna vara kopplad till exempelvis räckvidd.

Att inte ställa krav på typgodkända fordon skulle möjliggöra för konverterade fordon i enlighet med småserieundantaget i Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon.

Det är önskvärt att även dessa bilar framgent ska typgodkännas för att säkerställa att krav på bland annat trafiksäkerhet uppfylls. Därför ses det inte som ett gångbart alternativ att supermiljöbilspremiens skulle betalas ut för fordon som inte är typgodkänt.

Utifrån de bilar som Euro NCAP testat under åren 2009 och 2010 förefaller det rimligt att ställa kraven på samma nivå som SFS 2009:1. Dessa krav inkluderar 33 av 77 testade bilar. I denna grupp finns bilar i alla storleks-, bränsle- och kostnadskategorier. Under en övergångsperiod kan elbilar förväntas bygga på något äldre bilplattformar. Detta gör att säkerheten framför allt för de åkande i frontalkollision, inte är i paritet med de allra mest moderna bilarna. Mitsubishis elbil är ett sådant exempel. 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.

Antisladdsystem finns i 99 % av nybilsförsäljningen i Sverige. Från 2012 kommer lagstiftning kräva antisladdsystem i nya bilmodeller. Från 2014 i alla nya bilar.

#### *Målgrupp*

Då en analys av förmodad framtida försäljning med eller utan premiens införande inte kunnat göras, råder en ovetskap om den av regeringen satta budgeten är rimlig. Ett realistiskt antagande är dock att betydligt fler bilar av berörda modeller skulle säljas om premien även riktades mot företag och offentlig verksamhet. Hur mycket större försäljningen skulle bli är dock omöjligt att gissa sig till, och därmed också de ekonomiska aspekterna kring det.

#### *3.2.2 Effekter om reglering inte kommer till stånd*

Ekonomiska stöd och andra stimuleringsåtgärder är högst önskvärda för att påskynda introduktionen av fordon med lägre klimatpåverkan och därmed öka möjligheterna att nå uppställda klimatmål. Supermiljöbilspremiens förmodas underlätta för privatpersoner att köpa personbilar med lägre utsläpp av koldioxid.

### **3.3 Vilka berörs av regleringen?**

Enligt förslaget berörs endast privatpersoner av regleringen. Då troligtvis enbart elbilar och laddhybridbilar kommer att uppfylla föreslagna tekniska krav och dessa bilar har ett i jämförelse högt inköpspris, förmodas målgruppen bli en nischad grupp privatpersoner. Det höga inköpspriset gör att de som köper dessa bilar kommer att vara privatpersoner med en god ekonomi, och premien förmodas därför inte vara den avgörande faktorn för val av bilmodell.



Näringslivet berörs i viss mån, då supermiljöbilspremien är en tydlig signal om vilka typer av bilar svenska myndigheter vill premiera, nu och i framtiden. Som belyst tidigare så antas inte premien i sig medföra någon utveckling av fordon som uppfyller ställda tekniska krav, på grund av volymen fordon som ryms i regeringens budget för premien. Men stöd liknande detta i kombination med exempelvis EUs superkrediter ger en tydlig signal till marknaden.

### **3.4 Vilka kostnadsmässiga och andra konsekvenser medför regleringen och hur ser de olika konsekvenserna ut för de övervägda regleringsalternativen om man jämför?**

#### *3.4.1 Kostnadsmässiga och andra konsekvenser*

Premiens storlek är relativt liten i relation till inköpspriset på berörda bilmodeller. Det kan innebära att premien inte kommer att vara en avgörande faktor vid val av bil för målgruppen.

Införande av en supermiljöbilspremie går i linje med de transportpolitiska målen om miljö, genom att premien siktar mot effektivare fordon med lägre koldioxidutsläpp.

Då den ekonomiska vinsten av supermiljöbilspremien antas bli små, är det tveksamt om den transportpolitiska principen om att trafikens samhällsekonomiska kostnader ska vara en utgångspunkt när transportpolitiska styrmedel införs, är till fullo uppfyllt.

#### *Handläggning Transportstyrelsen*

Eftersom det inte har gjorts någon marknadsanalys är det svårt att förutse hur många ärenden som kan förväntas. Utbetalningen av supermiljöbilspremien kommer i första hand att ske med automatik. Med den erfarenhet som finns sedan förra perioden med miljöbilspremie kan det förväntas även ett antal ärenden som måste hanteras manuellt av Transportstyrelsen. Kostnadsanalys för detta har inte varit möjlig inom tidsramen för uppdraget.

#### *3.4.2 Jämförelse av konsekvenser av de olika regleringsalternativen*

Nivån på de tekniska kraven kommer att vara avgörande för vilka och hur många bilmodeller som kommer att vara aktuella för supermiljöbilspremien.

Att berörda bilmodeller har ett högt inköpspris kan innebära att antalet supermiljöbilar som säljs till privatpersoner inte kommer att bli så högt. Att även inkludera företag och offentlig verksamhet skulle sannolikt öka antalet sålda

bilar och därmed antalet premieansökningar. Hur stor den ökningen skulle bli är inte möjligt att avgöra utan en omfattande marknadsanalys.

### **3.5 Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler Sverige ska följa?**

I Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 443/2009 av den 23 april 2009 om utsläppsnormer för nya personbilar som del av gemenskapens samordnade strategi för att minska koldioxidutsläppen från lätta fordon regleras superkrediter. Från och med 1 januari 2012 och för varje påföljande kalenderår ska samtliga personbilstillverkare ansvara för att det genomsnittliga specifika koldioxidutsläppet inte överstiger ett specifikt utsläppsmål som fastställts i enlighet med förordningen. Vid beräkningen av det genomsnittliga specifika utsläppet av koldioxid får varje ny personbil med en utsläppsnivå under 50 gram räknas som fler än en enhet under en fyraårsperiod. Föreslagen koldioxidgräns för supermiljöbilspremien harmoniserar med EU:s superkrediter.

### **3.6 Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?**

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

Supermiljöbilspremien är redan massmedialt uppmärksammas, och någon aktiv marknadsföring för premien anses inte nödvändig. Information och villkor för premien kommuniceras lämpligen via webben, både på regeringens och på Transportstyrelsens hemsida.

## **Bilaga 1 – Energimyndighetens reservation**

Energimyndigheten lämnar en reservation för den del av förslaget som avser användningen av en gräns för gram koldioxid per kilometer och redovisar ett delvis alternativt förslag för utformning av supermiljöbilspremien.

*Energimyndigheten anser att gram koldioxid per kilometer mätt vid avgasröret är en problematisk enhet att använda som gräns för supermiljöbilspremien och föreslår därför att denna inte används*

Transportstyrelsen har haft i uppdrag att utvärdera om gränsen i EU:s koldioxidlagstiftning för superkrediter om 50 gram/km är en lämplig gräns för vilka bilar som ska omfattas av premien. Energimyndigheten anser att det är en olämplig gräns.

Den föreslagna utformningen av supermiljöbilspremien fångar inte de totala koldioxidutsläppen från användningen av bilen utan betraktar enbart koldioxidutsläpp från avgasröret. De utsläppsvärden (gram koldioxid per kilometer) som är på förslag att använda är de värden för enskilda fordon (CoC-värden) som finns i Vägtrafikregistret och dessa anger utsläpp från avgasröret uppmätta vid en bestämd körcykel med bestämt certifieringsdrivmedel. I detta sammanhang antas användning av el inte ge upphov till några koldioxidutsläpp och för fordon som kan köras med biodrivmedel redovisas utsläpp för motsvarande fossilt drivmedel. 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 sett från ett fordon och drivmedelsperspektiv.

De totala koldioxidutsläppen för fordon med hänsyn till drivmedel är emellertid svåra att på förväg bestämma och kräver ett livscykelperspektiv. I princip anser Energimyndigheten att koldioxidutsläppsvärdena för de bilar som i praktiken drivs med biodrivmedel borde anpassas utgående från principen i EU:s direktiv för användning av förnybar energi (direktiv 2009/28/EG). Detta kräver dock antaganden om vilket biodrivmedel det rör sig om, hur det är framställt samt tankningsgrad. Schablonvärden för reduktionen av koldioxidutsläpp jämfört med de utsläpp som finns registrerade i Vägtrafikregistret skulle kunna användas. Energimyndigheten bedömer dock att sådana schablonvärden riskerar att bli missvisande eftersom de just bygger på ovan nämnda antaganden (som skulle behöva uppdateras kontinuerligt).

Energimyndighetens förslag till utformning av supermiljöbilspremien är att denna fokuserar på gränsen för energianvändning och att den riktar sig enbart till elfordon och laddhybrider.

Energimyndighetens förslag är att regeringen stryker gränsen för gram koldioxid per kilometer och istället fokuserar på gränsen för energianvändning. Då slipper man koldioxidproblematiken och utgår ifrån energieffektivitet som är en viktig känd fordonsegenskap. Energimyndigheten anser vidare att stödet bör riktas enbart till de elfordon och laddhybrider som når den föreslagna nivån. Ett sådant förslag bedöms ha samma effekt som det nu liggande förslaget men är inte teknikneutralt.

Överlag anser Energimyndigheten att generella styrmedel såsom skatter och olika marknadsbaserade system har hög effektivitet och att teknikneutralitet är viktigt. Bidrag kan dock vara motiverat i vissa fall, främst när det handlar om stöd till en ny teknik som behöver hjälp in på marknaden. Ekonomiska bidrag till fordon bör enbart ges till lösningar med liten miljöpåverkan som har en hög kostnad jämfört med andra alternativ men där det finns en potential för kostnadsreduktioner. Energimyndigheten menar att elfordon och laddhybrider är ett sådant exempel.

Att enbart utgå från den föreslagna gränsen för energianvändning riskerar leda till att små dieselbilar med endast något högre energieffektivitet än idag omfattas av stödet. Energimyndigheten bedömer att detta skulle göra supermiljöbilspremien till ett icke samhällsekonomiskt motiverat stöd. Myndigheten anser att det är viktigt med tuffa krav på energieffektivitet eftersom det är centralt för att minska koldioxidutsläppen från fordon. Slutligen bör man ha i åtanke att det finns andra styrmedel som hanterar koldioxidutsläpp och andra styrmedel som stödjer förnybara drivmedel.

I övrigt står Energimyndigheten bakom det förslag som presenteras i utredningen.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektören Tomas Kåberger. Arbetet med ärendet har drivits av handläggaren Julia Hansson.

## **Bilaga 2 - Relevant text från förordningen (2009:1) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor**

**18 §** De personbilar som en myndighet köper in eller ingår leasingavtal om ska vara av en typ som

1. har fått minst 32,5 poäng vid provning enligt tidigare protokoll i det europeiska krockprovningssystemet (Euro NCAP):

- Frontal impact testing protocol version 4.1, 4.2 eller 4.3,
- Side impact testing protocol version 4.1 eller 4.2,
- Pole Side impact testing protocol version 4.1, 4.2 eller 4.3,
- Assessment protocol version 4.1, 4.2 eller 4.3,
- Seat belt reminder assessment protocol version 1.2,

2. enligt intyg från tillverkaren har motsvarande krockskyddsegenskaper som en sådan typ som har fått minst 32,5 poäng vid provning enligt 1,

3. har fått minst 31,5 poäng vid provning av skydd för vuxna åkande vid bedömning enligt det senare Euro NCAP:s Assessment Protocol – Overall Rating version 5.0, fått minst 2 poäng för pisksnärtskydd och har bilbältespåminnare på förarplatsen och främre sittplatsen, eller

4. enligt intyg från tillverkaren har motsvarande krockegenskaper enligt kraven i 3. Förordning (2010:1104).

Ändrad 2010-09-14 gm SFS 2010:1104, ikraft 2010-10-01

**19 §** De personbilar som en myndighet köper in eller ingår leasingavtal om ska vara av en typ som

1. har fått minst 14 poäng för fotgängarskydd vid provning enligt Euro NCAP Pedestrian Protocol version 5.1, eller

2. enligt intyg från tillverkaren har motsvarande krockskyddsegenskaper som en sådan typ som har fått minst 14 poäng vid provning enligt 1. Förordning (2010:1104).

Ändrad 2010-09-14 gm SFS 2010:1104, ikraft 2010-10-01

**22 §** De personbilar och lätta lastbilar som en myndighet köper in eller ingår leasingavtal om ska vara utrustade med antisladdsystem.

Om det finns särskilda skäl får en myndighet köpa in eller ingå leasingavtal om ett fordon som inte uppfyller kravet i första stycket.

## Bilaga 3 - Resultat av Euro NCAPs provningar 2009 och 2010

Utifrån kraven i förordningen (SFS 2009:1) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor. Bilar som lever upp till alla krav.

		Stjärnor	Krocksäke	Whiplash	Fotgängar	Bältespår
Alfa Romeo Giulietta	2010	5	34,778	3,404	22,624	3
Audi A1	2010	5	32,25	2,926	17,744	3
BMW 5 Series	2010	5	34,28	3,306	28	3
Citroen C4	2010	5	32,346	2,784	15,368	3
Ford C-MAX	2010	5	33,143	3,675	17,883	2
Ford Grand C-MAX	2010	5	34,627	3,675	17,883	2
Honda CR-Z	2010	5	33,595	3,149	25,46	3
Honda Insight Hybrid	2009	5	32,563	3,089	27,368	3
Hyundai i20	2009	5	31,655	2,74	23,012	3
Hyundai ix35	2010	5	32,25	3,018	19,523	2
KIA Sportage	2010	5	33,322	3,191	17,695	3
Kia Venga	2010	5	32,113	3,432	22,996	2
Mercedes Benz GLK	2009	5	31,966	2,404	15,676	3
Mercedes GLK	2010	5	31,966	2,404	17	3
Opel / Vauxhall Astra	2009	5	34,096	3,737	16,425	2
Opel Meriva	2010	5	32,056	3,294	19,888	3
Opel/Vauxhall Insigni	2009	5	33,681	3,064	14,28	2
Renault Grand Scenic	2009	5	32,707	2,382	15,123	3
Saab 9-5	2009	5	33,847	3,143	15,93	3
Seat Alhambra	2010	5	34,472	3,562	16,396	3
Skoda Superb	2009	5	32,224	2,217	18	2
Skoda Yeti	2009	5	33,13	3,633	16,724	2
Suzuki Swift	2010	5	33,979	3,072	22,414	2
Toyota Avensis	2009	5	32,34	3,344	19,075	3
Toyota iQ	2009	5	32,788	2,706	19,49	3
Toyota Prius	2009	5	31,695	2,085	24,434	3
Toyota Verso	2010	5	31,928	2,212	24,776	3
Volkswagen Passat	2010	5	32,591	3,316	19,318	2
Volkswagen Sharan	2010	5	34,472	3,562	16,396	3
Volvo V70	2009	5	31,805	3,253	15,625	2
Volvo XC60	2009	5	33,707	3,544	17,266	3
VW Golf	2009	5	34,755	3,306	21,883	2
VW Polo	2009	5	32,407	2,638	14,904	2

Utifrån kraven i förordningen (SFS 2009:1) om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor. Bilar som lever upp till vissa krav (gul 4 poäng lägre krav på krocksäkerhet).

BMW MINI Countryman	2010	5	30,213	3,408	22,812	2
BMW X1	2010	5	31,428	2,459	22,88	2
BMW X1	2009	5	31,428	2,459	22,618	2
Chevrolet Spark	2009	4	29,201	2,839	15,623	3
Citroen C4 Picasso	2009	5	31,171	2,378	16,4	2,4
Honda Accord	2009	5	30,837	2,26	19,284	3
HONDA CIVIC	2009	5	28,388	2,277	24,192	3
Honda Jazz	2009	5	28,028	2,809	21,597	2
Infiniti FX	2009	5	30,912	2,77	15,944	3
Jaguar XF	2010	4	28,197	2,188	15,642	2
Kia Sorento	2009	5	31,184	3,484	15,9	2
Kia Venga	2010	4	28,398	3,432	22,996	2
Mazda 3	2009	5	30,839	2,508	18,227	2
Mazda 6	2009	5	27,642	2,07297	17,576	2
Mercedes E-Class	2010	5	31,029	2,472	21,224	3
Mercedes E-Class	2009	5	31,029	2,472	21,02	3
NISSAN Cube	2010	4	29,879	2,748	20,33	2
Subaru Legacy	2009	5	28,512	2,78	20,878	2
VW Scirocco	2009	5	31,324	3,292	19,125	2
VW TIGUAN	2009	5	31,389	3,043	17,192	2
Audi A4	2009	5	33,335	3,155	13,949	2
AUDI Q5	2009	5	33,247	3,267	11,514	2
Chevrolet Cruze	2009	5	34,514	3,14	12,165	2
Citroen C3	2009	4	29,716	0,876	11,804	2
Citroen C3 Picasso	2009	4	29,071	0,338	15,634	2
CITROEN C5	2009	5	29,151	0,57	11,384	2
Citroen DS3	2009	5	31,397	2,16	12,556	2
CITROËN NEMO	2010	3	21,338	1,025	19,8	2
Kia Soul	2009	5	31,18	3,265	13,891	3
Landwind CV9	2010	2	12,4	0	11,274	2
Mazda CX-7	2010	4	27,491	0	15,601	2
Mercedes Benz C Clas	2009	5	29,609	2,101	10,817	3
Mitsubishi Lancer	2009	5	29,188	2,04	12,2	2
Nissan Micra	2010	4	30,187	2,724	21,01	1
Peugeot 3008	2009	5	30,96	1,943	11,134	3
Peugeot 308	2009	5	29,665	1,619	18,987	2
Peugeot 308CC	2009	5	29,817	0	11,748	3
Peugeot 5008	2009	5	32,081	1,943	13,408	3
Seat Exeo	2010	4	27,846	2,42	18,152	1
Subaru Impreza	2009	4	30,076	2,45779	25,745	1
Suzuki Alto	2009	3	19,705	2,25	12,778	1
Toyota Urban Cruiser	2009	3	20,879	1,921	18,983	3
Volvo C30	2009	5	32,801	3,175	9,241	2
VW AMAROK	2010	4	30,827	2,839	16,962	1
Antal bortsorterade		77	5 / 34	11	15	5

## **Bilaga 4 – Synpunkter från Power Circle**

### *Bakgrund*

Power Circle är elkraftbranschens intresseorganisation, med ca 45 medlemsföretag. Power Circle har sedan 2008 arbetat med introduktion av elfordon i Sverige. Modellen för arbetet har varit att, i samarbete med lokala aktörer, skapa lokala demoplatsar där den nya tekniken har demonstrerats och utvärderats både av privatpersoner, företag och offentliga aktörer. Power Circle deltar också i ett utvecklingsprojekt tillsammans med SAAB, Boston Power, Innovatum och Electroengine med syfte att bygga en testflotta på 70 elektrifierade SAAB 9-3 som skall testas i skarp miljö under kommande år. Genom dessa projekt har Power Circle erhållit en god förståelse för marknaden för elfordon.

### *Synpunkter*

Det har kommit till vår kännedom att Miljödepartementet har uppdragit åt Transportstyrelsen att ta fram ett förslag på supermiljöbilspremie. Då detta förslag ej kommer att lämnas på remiss inkommer Power Circle med ett antal synpunkter som vi anser att Transportstyrelsen bör beakta i beredningen av förslaget.

#### **1) Storlek på premien**

Miljöminister Andreas Carlgren har tidigare offentliggjort planer på att en subermiljöbilspremie till storlek skall vara 40 000 SEK. Vi anser att detta är i underkant på vad som krävs för att initialt göra elfordon attraktiva, och inte minst göra Sverige till en attraktiv marknad för tillverkare av elfordon. I Europa och USA finns idag incitament beslutade som ger ca 5 000 EUR till den som väljer att köpa ett elfordon. Vi anser därför att Sveriges subermiljöbilspremie bör harmonisera med övriga Europa, och att premien därför föreslås uppgå till minst 50 000 SEK.

#### **2) Lämplig gräns**

Utsläppsgränsen av koldioxid för att erhålla premien bör som högst vara 50 gram CO<sub>2</sub>/km.

#### **3) Mottagare av premien**

Vi anser det nödvändigt att premien kan erhållas av både privatpersoner och företag. Sverige är en utpräglad tjänstebilsmarknad, där tjänstebilar utgör ca 60 % av nybilsförsäljningen. På samma sätt är det bland tjänstebilar som andelen miljöbilar är som störst. Det är därför rimligt att tro att elbilar i stor utsträckning kommer att köpas av företag. Med de regler för förmånsbeskattnings som finns idag (även planerade ändringar) kommer det att vara förmånligt som arbetstagare att ha ett elfordon som tjänstebil. Supermiljöbilspremien bör även



kunna tillfalla företag, för att underlätta företagets inköpsbeslut. Det bör dock noteras att pågående initiativ redan gör att vissa företag kommer kunna köpa elfordon med subvention (bl.a. Stockholm Stad/Vattenfall upphandling). Premien bör därför ej kunna tillfalla bilar som redan fått inköpssubventioner genom exempelvis Statens Energimyndighet.

#### 4) Allmänt

Vi anser att ett sådant stöd som nu diskuteras måste utformas på så sätt att det blir tydligt för alla aktörer på marknaden samt att det blir tillräckligt uthålligt för att ge önskad marknadsstimulans. Vår åsikt är att ett stöd av detta slag bör gälla fem år.

Vidare anser vi att stödet med fördel kan utformas enligt en trappstegsmodell, med högre premier initialt för att sedan trappas ned för varje år. Initialt borde stödet vara i storleksordning 70 000 SEK 2012 för att sedan reduceras med 10 000 SEK per år, vilket ger en premie på 30 000 SEK år 2016. Trappstegsmodellen ger stor marknadsstimulans initialt, då tekniken är dyr. I takt med att tekniken blir billigare minskas också stödet. Samtidigt blir de totala kostnaderna för en sådan premie något lägre än om premien hålls konstant. Vi anser också att en sådan modell är mer rättvis för en framtida bilkund.

År	Antal fordon	Premie	Delsumma
<b>2012</b>	1000	70 000 kr	70 000 000 kr
<b>2013</b>	2000	60 000 kr	120 000 000 kr
<b>2014</b>	4000	50 000 kr	200 000 000 kr
<b>2015</b>	8000	40 000 kr	320 000 000 kr
<b>2016</b>	16000	30 000 kr	480 000 000 kr
<b>Summa</b>	<b>31000</b>		<b>1 190 000 000 kr</b>

Ovan finns ett exempel på hur en trappstegsmodell skulle kunna se ut. Det bör påpekas att ut marknadspenetrationen ovan är att beteckna som optimistiskt scenario, främst vad gäller penetrationen under stödets sista två år. En önskvärd konsekvens av modellen är att Sverige snabbt blir en attraktiv marknad för fordonstillverkare att göra sina nya modeller tillgänglig på.

Vad gäller den planerade regeländringen av förmånsbeskattning anser vi att elfordon (ej plug-in hybrid) bör få en egen kategori med högre nedsättning av förmånsvärdet än biogasbilar, förslagsvis 60 % nedsättning.

Vi står till ert förfogande för att diskutera synpunkterna ytterligare.

Power Circle

Genom

Olle Johansson, Projektledare

070-791 29 62

[olle.johansson@powercircle.org](mailto:olle.johansson@powercircle.org)

## **Bilaga 5 – Synpunkter från Sweva**

### *Inledning*

SWEVA har länge fört fram budskapet om behovet av introduktionsstöd för elfordon i Sverige. På många platser i Europa, USA och Asien har denna typ av stöd redan införts, bl.a. med konsekvensen att merparten av biltillverkarna ej anser Sverige vara en prioriterad marknad för att introducera elfordon på. Vi anser att detta är olyckligt då Sverige är ett av de land i världen som har bäst förutsättningar för att genomföra en lyckad introduktion av elfordon. För att lyckas med detta krävs dock att man på politisk nivå bestämmer sig för att elfordon är önskvärda i den svenska fordonsflottan och att man också är beredd att skapa incitament för de företag och privatpersoner som vill investera i den nya tekniken, som för några år framåt kommer att vara väsentligt dyrare än konventionell teknik.

Vi har följt debatten om elfordon och introduktionsstöd för dessa, och har nu förstått att Transportstyrelsen på uppdrag av Miljödepartementet utreder hur ett eventuellt introduktionsstöd skall utformas. Vi inkommer därför med synpunkter angående introduktionsstödet som vi hoppas ni har möjlighet att överväga i ert utredningsarbete.

### *Om SWEVA*

SWEVA startades 1990 som en ideell förening med syfte att främja användningen av el- och elhybriddrivna vägfordon. Under 2001 bytte föreningen namn från SEFOS till SWEVA. Verksamhetens syfte är att samla och sprida information och kunskap när det gäller utveckling, framsteg och teknikanvändning kring elektrifierade fordon. Föreningen ger även råd och vägledning till användare och myndigheter som står i begrepp att införa elfordon i sin fordonspark samt bildar opinion genom att påverka beslutsfattare, bl.a. genom att avge remissyttranden i ärenden som innefattar eldrivna fordon.

### *Introduktionsstöd*

Vi anser att ett verkansfullt introduktionsstöd bör utformas så att det gagnar elfordon (rena elbilar och plugin-hybrider). Den diskuterade gränsen på 50 gr CO<sub>2</sub>/km är i linje med våra åsikter. Den bör absolut inte vara över 50 gr CO<sub>2</sub>/km då detta öppnar för plugin-hybrider med relativt små batterier och därmed kort räckvidd vid elektrisk drift.

Vad gäller storleken på introduktionsstödet har 40 000 kronor nämnts, bl.a. av miljöministern. Denna nivå anser vi vara i underkant, med undantag för om stödet utformas i en avtagande trappa, där 40 000 kronor utgör ett genomsnitt sett över en femårsperiod. Om vi först tittar på våra grannländer så har både

Norge och Danmark infört än kraftigare incitament. Norge har befriat elbilar från moms, vilket resulterar i ett absolut belopp betydligt högre än 40 000 kronor. Detsamma gäller Danmark, som undantar elbilar från den lyxbeskattning som bilar normalt beläggs med. Även detta incitament resulterar i absoluta belopp som kan vara så höga som 160 000 kronor, beroende på bilens inköpspris.

Många länder infört liknande incitament som planeras i Sverige där köpare av elfordon får en statlig premie vid inköp. Dessa premier uppgår ofta till > 5000 euro (i USA 7500 dollar). Att Sverige då inför en premie som är lägre än detta är olyckligt. Om premien skall vara oförändrad under ett antal år anser vi att nivån bör ligga i paritet med övriga länder, det vill säga 50 000 kronor.

Som tidigare nämnts tycker vi att 40 000 kronor kan vara en lämplig nivå i genomsnitt, och att premien med fördel kan utformas så att den avtar årligen. Förslagsvis bör premien vara 70 000 kronor under 2012, för att sedan årligen minska med exempelvis 10 000 kr per år. Elfonden är idag (och även under 2012) väsentligt dyrare än konventionella bilar, men teknikutveckling och volymeffekter bör leda till att prisgapet mellan den nya och gamla tekniken minskar för varje år. Det positiva med en modell som ovan är att stödet blir högt initialt, men att det också minskar i takt med att prisgapet minskar. Under 2012 är vår bedömning att det endast kommer att handla om ett par tusen elfordon som köps (och erhåller premien), därefter bör volymerna öka årligen. Alltså blir det få fordon som erhåller den högre premien, och när volymerna ökar minskar stödet. Det är en viktig planeringsförutsättning för presumtiva kunder att det redan från början är klart vilken utsträckning stödplanen har, och hur den avvecklas.

Slutligen är vi av den bestämda uppfattningen att stödet bör riktas både till företag och privatpersoner. Nybilsförsäljningen i Sverige består till stor del av företagsköp, varför vi anser att det är nödvändigt att också företag kan få ta del av premien vid inköp av elfordon. Risken är annars stor att introduktionsstödet ej får avsedd verkan, då elfordon initialt kommer att upplevas som dyra av privatpersoner, trots premien. Företagsköpta fordon bildar till stor del grunden för en andrahandsmarknad till privatpersoner. Till saken hör också att elfordon har lägre driftskostnader än konventionella fordon, varför de är mest attraktiva om de används mycket, vilket företag gör i större utsträckning än privatpersoner. Det bör dock noteras att det idag pågår en upphandling på elfordon, där Energimyndigheten lämnar visst stöd till inköp av elfordon. De som erhåller stöd via Energimyndigheten bör ej vara berättigade till premien parallellt, alternativt ej sammanlagt erhålla ett högre stöd än premiens storlek.

Göteborg, 2011-03-03, Styrelsen för SWEVA – Svenska Elfondsföreningen

## **Bilaga 6 – Synpunkter från Elbil Sverige**

### *Inledning*

Elbilar har under en längre tid premierats i länder som Norge, Danmark och Storbritannien. Då merkostnaden för en elbil är hög idag, är ekonomiska incitament ett måste för att få igång en marknad för dessa bilar. Utan incitament riskerar Sverige att bli låprioriterad av bilföretagen och hamna sist i kön när de första modellerna skall introduceras i Europa. Föreningen Elbil Sverige välkomnar därför en premie avsedd att stödja inköp av de allra renaste miljöbilarna. Vi vill med detta dokument bidra med synpunkter och insikter till utredningen om den kommande supermiljöbilspremien.

### *Synpunkter*

#### **1. Målgrupp**

Vi har diskuterat frågan om företag ska få utnyttja premien och har kommit fram till följande för- och motargument.

#### **Företag och privatpersoner**

Företag har mer ekonomiskt utrymme, har oftare kända körcykler och kan ha fordon specialiserade för vissa uppgifter som ej kräver längre resor. Miljöimage är viktigt då företag köper bilar och då ligger elbilar nära till hands. Företag köper också ofta flera bilar på en gång, och det gör den tekniska supporten mindre tidskrävande.

#### **Endast privatpersoner**

Exempel på förmåner som företag redan kan utnyttja är avdrag på moms vid leasing, reducerat förmånsvärde (förutsatt att detta finns kvar), samt möjlighet att söka bidrag för elbilsprojekt från t.ex. Energimyndigheten.

Dubbelsubventionering blir därför oundviklig. Att endast fokusera på privatpersoner innebär samtidigt att bilarna bidrar till att publik infrastruktur för laddning utvärderas. För att elbilar ska få en plats i det svenska samhället måste privatpersoner använda dem för att eventuella problem ska kunna upptäckas och lösas.

#### **2. Premiebelopp**

Premienivån för elbilar i flera EU-länder ligger runt 5000 Euro [1]. Det förefaller lämpligt att harmonisera med denna nivå, då billtillverkare till viss del anpassar priserna efter detta. Enligt en undersökning utförd av Kairos Future och Elforsk är 45% av de tillfrågade som definitivt vill köpa en elbil beredda att betala mellan 20 000 och 50 000 kr extra i inköp av en elbil.

Enligt brittiska Department for Transport [3] har flera billtillverkare indikerat en generell acceptansnivå på maximalt £5,000 (2008, motsv. 60 000 kr) i merkostnad för en elbil.

Ett exempel på merkostnad beräknas nedan för elbilen Nissan LEAF. Nissan Qashqai TEKNA: 218 000 Nissan LEAF: 345 000 kr (i storbritannien, se beräkning i appendix) Merkostnad: 127 000 kr. För att få ned ovanstående merkostnad till 60 000 kr krävs således incitament motsvarande 67 000 kr. Med slutsats av ovan nämnda siffror är minst 50 000 kr en mera rimlig premienivå för att uppnå önskad psykologisk effekt.

### *3. Införande*

Under våren 2011 finns minst fem elbilsmodeller tillgängliga i Sverige varav ytterligare tre förväntas säljas till hösten 2011 (se appendix). Elbilsmarknaden behöver komma igång så snart som möjligt, och därför anser vi att man inte ska tvinga konsumenterna att vänta till nästa år för att köpa en elbil. Vi föreslår därför att premien införs den 1/1 2012 och att den gäller retroaktivt från 1/7 2011.

### *Avslutande kommentar*

Elbil Sverige tackar för möjligheten att lämna synpunkter till Transportstyrelsen och hoppas att informationen kommer att gynna utredningen om supermiljöbilspremierna.

Umeå 2 mars  
Håkan Joëlson  
Ordförande  
Föreningen Elbil Sverige

## Bilaga 7 – Synpunkter från Naturvårdsverket

Med anledning av ett regeringsuppdrag till Transportstyrelsen har Naturvårdsverket tillfrågats om kommentarer till supermiljöbilspremien.

### Naturvårdsverkets ställningstaganden

Naturvårdsverket anser att:

- Supermiljöbilssatsningen ska bidra till bättre energieffektivitet och mindre klimatpåverkan, därför bör ett energieffektivitetsmått ingå i definitionen;
- Stödet bör utformas på så sätt att det verksamt bidrar till att få fart på en omställning av bilparken;
- Supermiljöbilspremien bör stödja de absolut effektivaste bilarna och tillämpas teknikneutralt. Därför bör en gräns lägre än 50 g/km CO<sub>2</sub> övervägas.

### Naturvårdsverkets skäl

Naturvårdsverket har inte involverats i regeringsuppdraget. Men inte minst av tidsskäl återstår i praktiken endast möjligheten att processa mer övergripande synpunkter.

Naturvårdsverkets utgångspunkter är det som har sagts från Regeringskansliet och de frågor som ställts i regeringsuppdraget. Satsningen med 40000 kr per bil inom supermiljöbilsdefinitionen, preliminärt 50 g/km, ingår i regeringens satsning mot en fordonsflotta som är oberoende av fossil energi 2030.

Supermiljöbilsstödet anser vi relaterat till Begränsad klimatpåverkan och inte främst Frisk luft och God bebyggd miljö. Nyttan är minskad förbrukning av fossila bränslen och effektivare användning av energi.

Förbättrad effektivitet kräver att nya bilar förbrukar mindre energi. Den totala energiförbrukningen bestäms av främst användningen av bilen men också – fast i mindre grad – av motorn och fordonet. Klimatpåverkan bestäms i hög grad också av konsumtionen av drivmedel under bilens livslängd.

Ur ett livscykelperspektiv är den totala klimatbelastningen beroende av produktion och skrotning av fordonet respektive driftsenergin. Olika sätt att producera elenergi för drift av bilen ger effekt på klimatpåverkan. De här sakerna är uppenbarligen inte omedelbart i fokus för supermiljöbilen. Parametrar som på ett verklighetsnära sätt väger in energieffektivitet och miljöbelastningen

för hela livscykeln komplicerar naturligtvis en definition. Men den skulle vara mer rättvis och ett säkrare styrmedel.

Från miljösynpunkt är det avgörande om miljöbilar körs på drivmedel med liten eller ingen klimatpåverkan. Osäkerheten om miljöeffekten med en eventuell supermiljöbil som är en hybridbil behöver motverkas. Nya bilar bör i så liten utsträckning som möjligt köras på fossilbränsle. Vanliga hybridkoncept tillåter inte att de manövreras för enbart eldrift och detta är därför en kritisk frågeställning.

Den etablerade måttstocken för energikonsumtion och klimatpåverkan från elbilar och hybridbilar riskerar vara för trubbig. Särskilt om det ska vara det enda kriteriet. Om tanken är att supermiljöbilen ska vara en elbil bör den övre gränsen på 50 g/km CO<sub>2</sub> omprövas. Den är annars för generös. Vissa elhybrider bedöms ganska lätt kunna prestera lägre. Även stora bilar som t.ex. Volvo V60 med femcylindrig dieselmotor planeras ha 49 g/km. Ska ökad energieffektivitet premieras krävs sannolikt också en lägre gräns. Elhybrider som klarar en lägre gräns har förutsättningar att också vara energieffektivare i bruk. Det finns därför anledningen att överväga ett energieffektivitetsmått att ingå i definitionen. Teknikneutralitet kan vara ytterligare ett argument som talar för lägre gräns än 50 g/km.

Bilar som sätts i trafik idag kommer visserligen bara i undantagsfall finnas kvar i trafik 2030. Men supermiljöbilspremien budgeteras nå störst omsättning år 2014 och flera bilar kommer sannolikt finnas i trafik även 2030 då de ska vara fossiloberoende. Det betyder att det finns skäl att begrunda om hybridbilar – alltså fossilbränsledrivna – uppmuntras med hjälp av supermiljöbilspremien.

Att en hybridbil har lågt CO<sub>2</sub>-testvärde behöver dock inte indikera låga värden i verklig trafik. Förbränningsmotorn kan mycket väl komma att användas i större grad än vad som motsvarar körcykeln. Risken för det hänger inte minst samman med tillgängligheten av elanslutningar, laddningstider, batteriprestanda och körmönster. Vanligen kommer el- respektive förbränningsmotorerna arbeta i kombination. I hög belastning och hastighet kommer förbränningsmotorn användas mest och ge CO<sub>2</sub>-utsläpp nära de som motsvarande förbränningsmotordrivna bil släpper ut.

Premien gör störst nytta om den kan lägga grunden för en bred introduktion av mycket energieffektiv fordonstrafik. Naturvårdsverket har inte sett någon konsekvensanalys av supermiljöbilspremien som ger utrymme för olika bedömningsgrunder. Särskilt svårt att sortera ut är effekten av kombinationen av olika typer av stöd och vem som kan få stöd. En sådan bedömning bör ta hänsyn till potentialen för att elbilar (och elhybrider) kommer att tas i bruk även utan



premie beroende på stöd upphandling, parkeringsbestämmelser mm. Detta kommer att göra att staten och kommuner samt miljöprofilerade företag i viss utsträckning kommer att köpa el- och elhybridbilar. Dessutom är den generösa viktningen av ”super-credits” i EU en drivkraft för marknadsföring av elbilar och hybridbilar. Men överlag bör supermiljöbilspremien utformas så att den ger ytterligare skjuts åt introduktioner av energieffektivare fordon.

Beslut om detta samrådsyttrande har fattats av direktören Martin Eriksson.

Vid den slutliga handläggningen har i övrigt deltagit enhetschefen Kjell Andersson och Larsolov Olsson, den sistnämnde föredragande.