

Miljödepartementet
Klimatenheten
Martin Larsson

Vår referens	Diarienummer
Utr 2011/17	Utr 2011/17
Er referens	Datum
M2011/1482/KI	2011-06-01

Remiss av förslag till supermiljöbilspremie

Trafikanalys har anmodats att lämna synpunkter på det förslag till supermiljöbilspremie som Transportstyrelsen har fått i uppdrag att ta fram. De synpunkter som Trafikanalys framför relaterar därför till förslaget utformning i relation till direktiven i det uppdrag som Transportstyrelsen fått.

Sammanfattning av synpunkter

- Trafikanalys håller med Transportstyrelsen om att premien troligen inte kommer att ha någon betydande inverkan på miljö och klimat.
- Trafikanalys bedömer inte heller att premien har en avgörande betydelse vid privatpersoners inköp av elbilar eftersom premien är förhållandevis liten i relation till priset på en elbil.
- Trafikanalys saknar den efterfrågade analysen av möjlig marknadsutveckling när det gäller bilar som omfattas av premien.
- Trafikanalys anser att det finns ett visst signalvärde med att införa en supermiljöbilspremie. Regeringen signalerar vilken typ av fordon de helst ser att marknaden utvecklar för att kunna nå ett hållbart transportsystem.
- Trafikanalys instämmer i bedömningen att det främsta argumentet för en supermiljöbilspremie är att bidra till teknikutveckling och kunskapsuppbyggnad i samhället. Omfattningen och nyttan av detta bidrag framstår dock som oklar.
- Trafikanalys ser det som självklart att även elbilar ska uppfylla höga krav på trafiksäkerhet.
- Trafikanalys är positiv till att det finns ett koldioxidkrav såväl som energiförbrukningskrav i definitionen av en supermiljöbil.
- Transportstyrelsens förslag saknar en uppskattning av premiens kostnadseffektivitet mätt som kostnad per kilo koldioxid, vilket specifikt efterfrågades i uppdraget.

Yttrande över förslag till supermiljöbilspremie

Uppdraget är definierat genom att det specifikt är en supermiljöbilspremie som ska utformas. I utformningen av förslag till premie ingår att också beakta hur den kan komma att påverka marknadsutveckling för berörda biltyper, effekter på miljö, klimat, näringsliv, trafiksäkerhet och statsbudgeten. Förutom dessa frågor finns två punkter som behandlar vilken koldioxidgräns

som ska gälla, respektive om även företag och offentlig sektor kan vara berättigade att få premien. Uppdraget ska även analysera stödets kostnadseffektivitet, mätt som kostnad per kilo koldioxid.

Trafikanalys synpunkter utgår från de punkter som ingick i uppdraget till Transportstyrelsen att analysera med avseende på premiens utformning.

Gräns för koldioxid och energieffektivitet

Transportstyrelsen förordar att övre gräns för utsläpp av koldioxid per kilometer sätts till 50 gram. Detta är samma gräns som förordas användas för superkrediterna i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 443/2009¹. Användandet av en högre gräns skulle inkludera fordon med enklare teknik, vilken inte är lika dyr att utveckla och producera. Sådana fordon har bättre möjligheter att på egen hand ta sig in på marknaden utan att det behövs särskilda premier. En lägre gräns skulle utesluta en del av möjliga bilmodeller att välja bland, framförallt hybridbilar, samt ställa högre krav på batterikapacitet vilket i sin tur skulle påverka produktionskostnaden och i slutändan försäljningspriset.

Trafikanalys instämmer i Transportstyrelsens slutsatser om att 50 gram koldioxid per kilometer är en lämplig gräns. Genom att tillämpa samma gränsvärde och definition som EU, när det gäller superkrediter, bör en supermiljöbilspremie kunna få bättre genomslag och acceptans. Trafikanalys ser det som lämpligt att det finns både ett koldioxidkrav och ett energiförbrukningskrav. Detta för att utesluta möjligheten att premien betalas ut till bilar med låg energiförbrukning men där koldioxidutsläppet är högre än önskvärt, eller det omvända.

Trafiksäkerhet

Trafikanalys ser det som självklart att även elbilar ska uppfylla höga krav på trafiksäkerhet. Mindre utsläpp och bättre miljö och klimat ska inte nås på bekostnad av trafiksäkerhet.

Miljö och klimat

Transportstyrelsen konstaterar att inverkan på miljö och klimat av en supermiljöbilspremie är begränsad. Enligt deras beräkningar skulle det ta 12-18 år innan den samhällsekonomiska vinsten är lika stor som den utbetalade premien. Så lång livslängd har troligen inte dessa fordon.

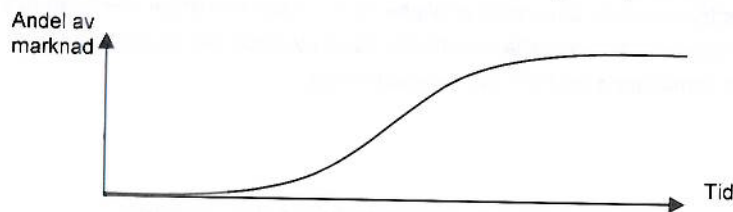
Ambitionen från regeringen är att stötta introduktionen av 5 000 elbilar under tre år (20 miljoner 2012, 80 miljoner 2013 och 100 miljoner 2014, totalt 200 miljoner). Under perioden 2009-2010 uppgick nybilsförsäljningen till sammanlagt drygt 813 000 bilar, vilket i genomsnitt är 270 000 bilar per år. 5 000 elbilar under en treårsperiod utgör en väldigt liten del av nya bilar i fordonsparken.

¹ EU:s superkrediter riktar sig till producenter av personbilar med låga koldioxidutsläpp.

Marknadsutveckling

Transportstyrelsen har inte kommenterat frågan mer än genom att lista vilka bilmodeller som finns tillgängliga på den svenska marknaden inom en snar framtid. Även om det är svårt att förutsäga hur marknaden för elbilar kan komma att utvecklas hade det varit möjligt att föra en kvalitativ diskussion, utifrån kunskap om hur ny teknik introduceras på marknader.

Spridning av ny teknik på en marknad kan sägas följa en så kallad S-kurva.



Introduktionen av ny teknik går långsamt i början. Individer på marknaden har olika trösklar för hur benägna de är att ta till sig ny teknik. I början av kurvan återfinns innovatörer och teknikentusiaster som tidigt anammar ny teknik. Efterhand som tekniken introduceras på marknaden når den i allt snabbare takt den stora massan. I introduktionsfasen kvarstår fortfarande ofta en del begränsningar med den nya tekniken men dessa elimineras successivt efterhand som tekniken mognar. De som tidigt tar till sig ny tekniken har ofta en högre inkomst. Inkomstfördelningen sägs vara en av de faktorer som ger formen på kurvan². Efterhand som priset på en innovation sjunker har fler konsumenter råd att köpa varan.

Det börjar så smått finnas ett utbud av elbilar även på den svenska fordonsmarknaden (se Transportstyrelsens sammanställning). Priset på dessa bilar är fortfarande ganska högt. Flera kommuner i Sverige planerar att köpa elbilar för användning i sin kommunala verksamhet. Det finns även många idéer och initiativ för att försöka lösa den begränsning som batterierna i elbilarna fortfarande utgör. Sammantaget kan man säga att elbilar befinner sig alldeles i början av S-kurvan.

Påverkan på näringsliv

Premien utgör en signal till marknaden om vilka typer av bilar som Sverige vill premiera nu och i framtiden. I övrigt kommer näringslivet inte att påverkas särskilt mycket.

Påverkan på Statsbudgeten

Ambitionen är att stötta 5 000 elbilar, vilket innebär 200 miljoner kronor.

Berättigade till premien

Förslaget innebär att premien förbehålls privatpersoner enbart. Denna grupp av potentiella köpare anses som köpsvag i jämförelse med företag och offentlig verksamhet.

² Se ex Bonus 1973, Quasi-Engel curves, diffusion and the ownership of major consumer durables. *Journal of Political Economy*, 81,655–677.

Beträffande privatpersoners inköp av elbilar tror Trafikanalys inte att premien, i dess föreslagna storlek, kommer att ha särskilt avgörande betydelse. En premie om 40 000 kr är förstås en uppmuntran men utgör en väldigt liten del av den prisskillnad som finns mellan en elbil och dess motsvarande fossildrivna variant. Det är troligen andra faktorer som utgör grund för att privata köpare kan tänka sig att betala det högre pris som elbilar i dagsläget har. De som köper ny teknik i början av S-kurvans utveckling har ofta ett särskilt intresse för teknisk utveckling och vill vara först med att använda tekniken. De är garanterat väldigt medvetna konsumenter som kan analysera möjligheter och begränsningar med den nya tekniken och har en högre betalningsvilja för att vara först ute med den senaste tekniken. Troligen är de också förhållandevis köpstarka konsumenter,

Kostnadseffektivitet

Tranportstyrelsen ger ingen uppskattning av kostnadseffektiviteten i premien.

Avslutande synpunkt

Parallellt med att en supermiljöbilspremie införs bör det genomföras analyser av vilka styrmedel som kan vara bäst lämpade för att på längre sikt stimulera introduktion av ny teknik på fordonsmarknaden. Det kan t.ex. behövas olika typer av styrmedel till olika kategorier av aktörer på marknaden. Det gäller dessutom att inte bara att se till att elbilar kommer ut på marknaden till potentiella köpare, även infrastrukturen kring elbilar med laddstationer m.m. behöver vara tillgänglig och fungera.

I detta ärende har generaldirektör Brita Saxton varit beslutande och Désirée Nilsson har varit föredragande. Avdelningschef Gunnar Eriksson har också deltagit i ärendets beredning.

Brita Saxton
Generaldirektör