

Energimyndigheten
Box 310
631 04 Eskilstuna

Förslag gällande Energimyndighetens uppdrag att ta fram en strategi för en fossilfri transportsektor

BIL Sweden har hörsammat Energimyndighetens uppmaning att inkomma med förslag gällande en strategi för en fossilfri transportsektor

BIL Sweden och våra medlemsföretag är positiva till att Energimyndigheten fått i uppdrag av regeringen att samordna omställningen till en fossilfri transportsektor 2050. I denna uppgift ingår att ta fram en strategisk plan för detta med bistånd av Transportstyrelsen, Trafikverket, Trafikanalys, Naturvårdsverket, Boverket samt vid behov andra berörda aktörer.

Bakgrund

Fordonsindustrin har en gemensam strategi för att minska energiåtgången och klimatpåverkan från vår fordonspark som bygger på tre hörnstenar:

1. Energieffektivisering
2. Ökad andel biodrivmedel, såväl låg- som höginblandning.
3. Nya tekniker, där elektrifiering är en och på längre sikt bränsleceller

För att uppnå detta behövs regelverk och styrmedel som är långsiktiga, teknikneutrala och i harmoni med det europeiska regelverket oavsett om det handlar om biodrivmedel eller fordon. Kostnadseffektiva lösningar med stor samhällsekonomisk nytta är givetvis en förutsättning.

Som några tänkbara utgångspunkter för arbetet nämner regeringen utredningen Fossilfrihet på väg (SOU 2013:84), Miljömålsberedningens betänkande om ett klimatpolitiskt ramverk samt utvecklingen internationellt.

Sveriges riksdag har dessutom redan ställt sig bakom visionen att Sverige år 2050 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser.

Utredningen fossilfrihet på väg är en stor faktabas för omställningen till fossilfri transportsektor. Däremot stödjer vi inte stora delar av utredningens slutsatser och förslag, se våra kommentarer i utredningen på sid 955-sid 968 samt bifogat remissvar.

Samhällsekonomiska kostnader och nyttor

Grundprincipen bör vara att man ska vidta åtgärder där de ger mest nytta. Det kan handla om olika sektorer men även om att premiera olika tekniker, biodrivmedel etc. Vi ser därför fram emot Energimyndighetens plan för hur samhällsekonomiska kostnader och nyttor ska utvärderas.

Vi tycker att det är fel angreppssätt att som i Miljömålsberedningens arbete utifrån en vision eller ett mål som t.ex. en fossilfri transportsektor slå fast bestämda etappvisa sektorsmål och utifrån detta enbart styra med kraftiga styrmedel i form av ökad beskattning. Här bör man istället löpande utvärdera olika åtgärder, styrmedel, påverkan av attityder och beteenden, introduktion av nya tekniker med avseende på samhällsekonomiska kostnader och nyttor för att fastställa men även revidera etappmålen (se även stycket ”Arbetsätt” längre fram).

Dessutom är det viktigt att ökade skatter inom olika sektorer avspeglar de verkliga kostnaderna (internalisering av externa kostnader). Det kan i detta sammanhang nämnas att personbilstrafiken redan är kraftigt överbeskattad i detta avseende. Detta framgår tydligt i den rapport som regeringen beställde från VTI (rapport 2014:836). Rapporten redovisar att biltrafikens internaliseringsgrad för samhällsekonomiska kostnader inkl. miljöeffekter är ca 200 %, dvs. en kraftig överbeskattning

Utformning av svenska styrmedel, några exempel

I Sverige har vi t.ex. varit mycket framgångsrika när det gäller att minska koldioxidutsläppen från nya personbilar. Sverige var det land där koldioxidutsläppen från nya personbilar sjönk snabbast mellan 2005 och 2012 (30 %). Detta tack vare bl.a. effektivt utformade styrmedel som omfattade fordon tillgängliga på marknaden. Tyvärr har dessa styrmedel (t.ex. miljöbilspremie, fordonsskattebefrielse, reduktion av förmånsvärde för tjänstebilar och supermiljöbilspremien) i många fall varit för kortsiktiga och det har funnits en osäkerhet om de ska förlängas (se t.ex. bifogade tidigare remissvar).

Bonus-malus och förnyelse av fordonsflottan

På personbilssidan är vi tyvärr oroade över att de nyligen presenterade bonus-malusförslagen ej på ett effektivt sätt bidrar till fortsatt sänkning av klimatpåverkan från personbilssflottan. Bonus-malusutredningen föreslår att malusen endast omfattar nya bilar under de tre första åren.

BIL Sweden förordar istället ett bonus-malussystem som omfattar hela bilparken, även äldre bilar och bygger på dagens framgångsrika styrmedel; koldioxiddifferentierad fordonsskatt, miljöbilsdefinition och supermiljöbilspremie (se bilaga med BIL Swedens förslag till viktiga principer).

Att premiera nya fordon med lägre klimatpåverkan oavsett teknik är oerhört viktigt. Vi får dock inte glömma bort den existerande fordonsparken i Sverige är gammal med en medellivslängd på ca 17 år. Idag är fyra av tio bilar äldre än 10 år.

Genom att utforma vissa styrmedel (t.ex. malusdelen i form av årlig fordonsskatt i ett bonus-malussystem) så att de omfattar även äldre fordon kan man t.ex. höja andrahandsvärdet för fordon med låg klimatpåverkan. Detta kan även leda till en snabbare utskrotning av äldre fordon med hög klimatpåverkan.

En riktad skrotningsersättning till äldre fordon är dessutom en intressant engångsåtgärd för att ”klippa svansen”. Denna åtgärd skulle förutom minskad klimatpåverkan från den svenska personbilsflottan leda till positiva effekter när det gäller trafiksäkerhet och hälsopåverkande emissioner.

Biodrivmedel

Sverige har idag den högsta biodrivmedelsandelen i Europa, 14,9% för 2015. Detta har möjliggjorts genom skattebefrielse och skattenedsättning för biodrivmedel. Det är avgörande för den fortsatta försäljningsutvecklingen av biodrivmedel att skattenivån hamnar på en sådan nivå att hållbara och energieffektiva biodrivmedel, med hög god tillgångspotential och stor potential att reducera fossila GHG-emissioner, upplevs som attraktiva på marknaden. Samtidigt får det inte råda någon risk för överkompensation i strid med reglerna om statsstöd inom EU.

På lång sikt bör Sverige verka för att statsstödsreglerna inom EU är så utformade att de ej riskerar att förhindra en ökad andel hållbara biodrivmedel inom transportsektorn utan istället skapar långsiktiga förutsättningar för biodrivmedel.

E85-satsningen

Sveriges satsning på E85 var unik i Europa. Den s.k. ”Pumplagen” medförde att bränslebranschen investerade drygt 1 miljard i infrastruktur och att fordonsindustrin tog fram fordon för Sverige som enda marknad i Europa. När allt rullade på som bäst 2008 var marknadsandelen för E85-bilar 22,8 procent av nybilsförsäljningen. Fyra år senare var marknadsandelen nere i 2,0 procent och för 2015 blev den 0,4 procent. Detta är ett tydligt exempel på hur det kan gå när inte styrmedlen är tillräckligt långsiktiga och man väljer en lösning som inte är internationellt gångbar.

Elektrifiering

Sverige är i dagsläget tvåa i Europa när det gäller marknadsandel för laddbara elbilar. Under första kvartalet 2016 stod de laddbara elbilarna för 2,5 % av nybilsförsäljningen. De avgörande styrmedlen för denna utveckling är supermiljöbilspremierna och nedsättning av förmånsvärdet för tjänstebilar med lägre klimatpåverkan.

Tunga fordon

Hittills har fokus gällande styrmedel och åtgärder för minskad klimatpåverkan från transportsektorn legat på lätta fordon. På den tunga sidan behöver man förutom att

utveckla fordonen även fokusera på bättre framförande av fordon, transportplanering, godshantering, intermodala lösningar och liknande. Fokus för godstransporterna hamnar trots bra idéer om tyngre och längre fordon och effektivare teknik alltför mycket på överförande av gods från väg till järnväg.

Internationell harmonisering och vägen framåt

Sverige är en stark aktör på den internationella fordonsmarknaden med betydande egen fordonsindustri och en stark och stabil hemmamarknad men det är viktigt att tänka på att den svenska fordonsmarknaden är en 0,5 %-marknad globalt och en 2 %-marknad i Europa.

Dessutom omfattas alla fordon av samma tekniska regelverk i hela Europa. Helt egna lösningar för Sverige blir därmed mycket svårt att genomföra (se t.ex. stycket om E85)

För att med svenska initiativ påverka de globala klimatutsläppen så krävs export av svenska lösningar som skapar klimatnytta på en internationell marknad. Det finns goda exempel på svenska satsningar inom området transporter och klimat som har kommit och kan komma att bli exportframgångar. Sverige kan också, om vi ligger långt framme inom något område, påverka internationella regelverk och/eller standarder som sedan i sin tur leder till minskade kostnader för klimatsmart teknik. Detta kan inte enkelt uppnås med nationella delmål eller styrmedel på den svenska marknaden som motiveras av att svensk industri generellt tjänar på att Sverige går före på klimatområdet. Särskilda områden bör identifieras i samarbete med fordonsindustrin och andra aktörer, som har särskilt goda förutsättningar att bli exportframgångar. Inom dessa områden behöver specifika satsningar, som inkluderar forskning, utvecklas och demonstreras. Regeringens nya initiativ till samverkansprogram, bland annat inom transportområdet, kan visa sig vara ett bra exempel på hur politiken kan stödja detta.

Att t.ex. gå före med ny teknik är en möjlighet men också en risk. Om Sverige ensidigt satsar på att gå långt före med viss teknik (ny eller befintlig) så riskerar denna att bli obsolet och aldrig komma till mer global användning. Det kan handla om olika batteri- och laddningstekniker för elfordon, bränsleceller, nya biodrivmedel, automatiserade och uppkopplade fordon och så vidare. Tidsramen för när t.ex. ny teknik blir konkurrenskraftig påverkas av olika teknikgenombrott men också av möjligheten att fullt ut utnyttja de mest kostnadseffektiva åtgärderna för utsläppsminskning genom energieffektivisering och ökad användning av biodrivmedel oavsett om det handlar om ny eller befintlig teknik.

Arbetsätt

Då arbetet med att samordna omställningen till en fossilfri transportsektor är en kontinuerlig och långsiktig process är det viktigt att man i den strategiska planen inkluderar ett arbetsätt som inte enbart inriktar sig på åtgärder och styrmedel utan även beteenden och attityder. Arbetet måste även inkludera alla aktörer och jobba med kontinuerlig översyn av mål och aktiviteter. Arbetsättet i det framgångsrika nollvisionsarbetet för trafiksäkerhet är en bra förebild. Upplägget med indikatorer och årliga resultatkonferenser bör kopieras.

Avslutningsvis vill vi poängtera vikten av att ta fram en strategi för en fossilfri transportsektor som medger olika typer av lösningar och samtidigt skapar förutsättningar för ökad mobilitet och fri rörlighet. BIL Sweden och våra medlemsföretag medverkar gärna tillsammans med andra aktörer i detta långsiktiga arbete.

Stockholm den 27 maj 2016

BIL Sweden