

# **Utredningen om FossilFri Fordonstrafik**

## **Styrmedel för klimatanpassade fordon och drivmedel**

**Almedalen 2013**



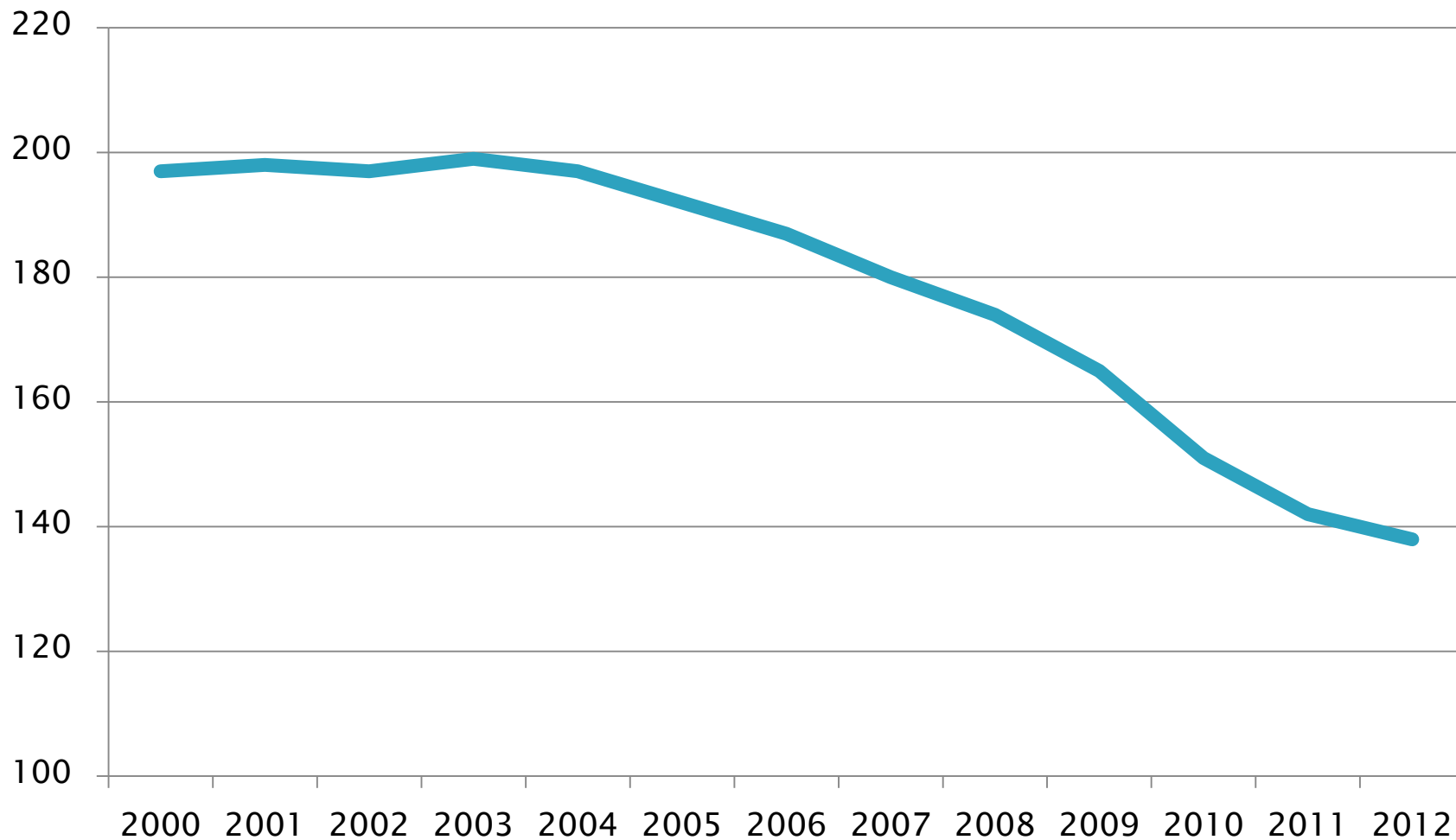
# Ännu är ingenting bestämt

- ▶ Denna redovisning av utredningens preliminära funderingar bör inte tas som någon indikation på vad vi kommer att föreslå
- ▶ Vi förbehåller oss rätten att lära av det underlagsmaterial som vi själva beställer och ta intryck av de synpunkter och förslag som olika intressenter för fram under utredningstiden

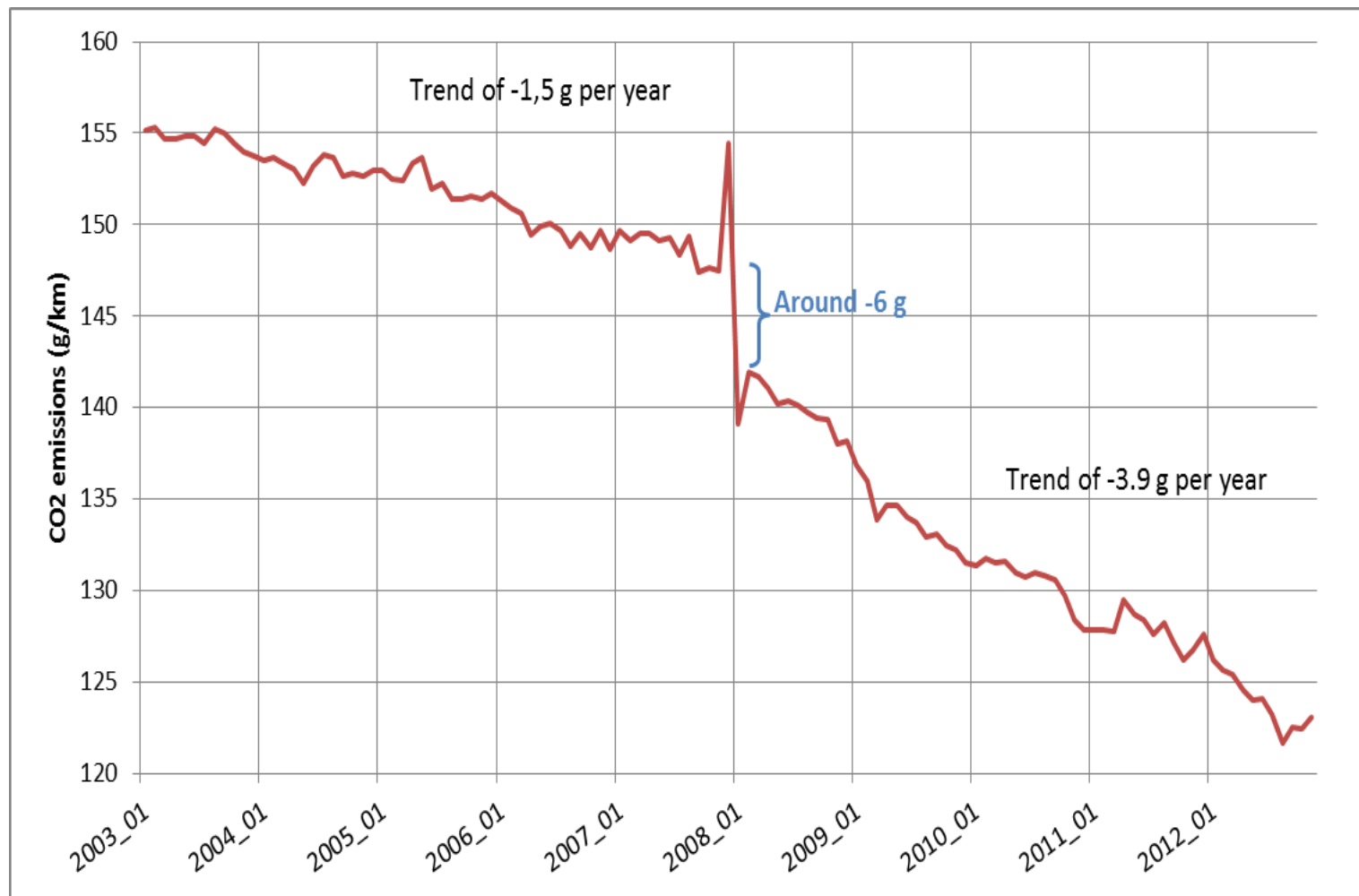
# Motiv för bonus-malus

- ▶ Bonus-malus innebär skatt vid registreringstillfället på bilar med höga utsläpp som finansierar stöd till bilar med låga emissioner
- ▶ Behov av ett ekonomiskt styrmedel som bidrar till marknad för nya teknologier med lovande lärlkurva
- ▶ Om Sverige ska ha nollutsläpp 2050 och ha hunnit en god bit på väg till 2030 behöver vi ha en av EU:s mest energieffektiva fordonsflottor
- ▶ Bonus-malus innebär ingen nettoskatt på nya fordon och kan bli intäktsneutral för staten

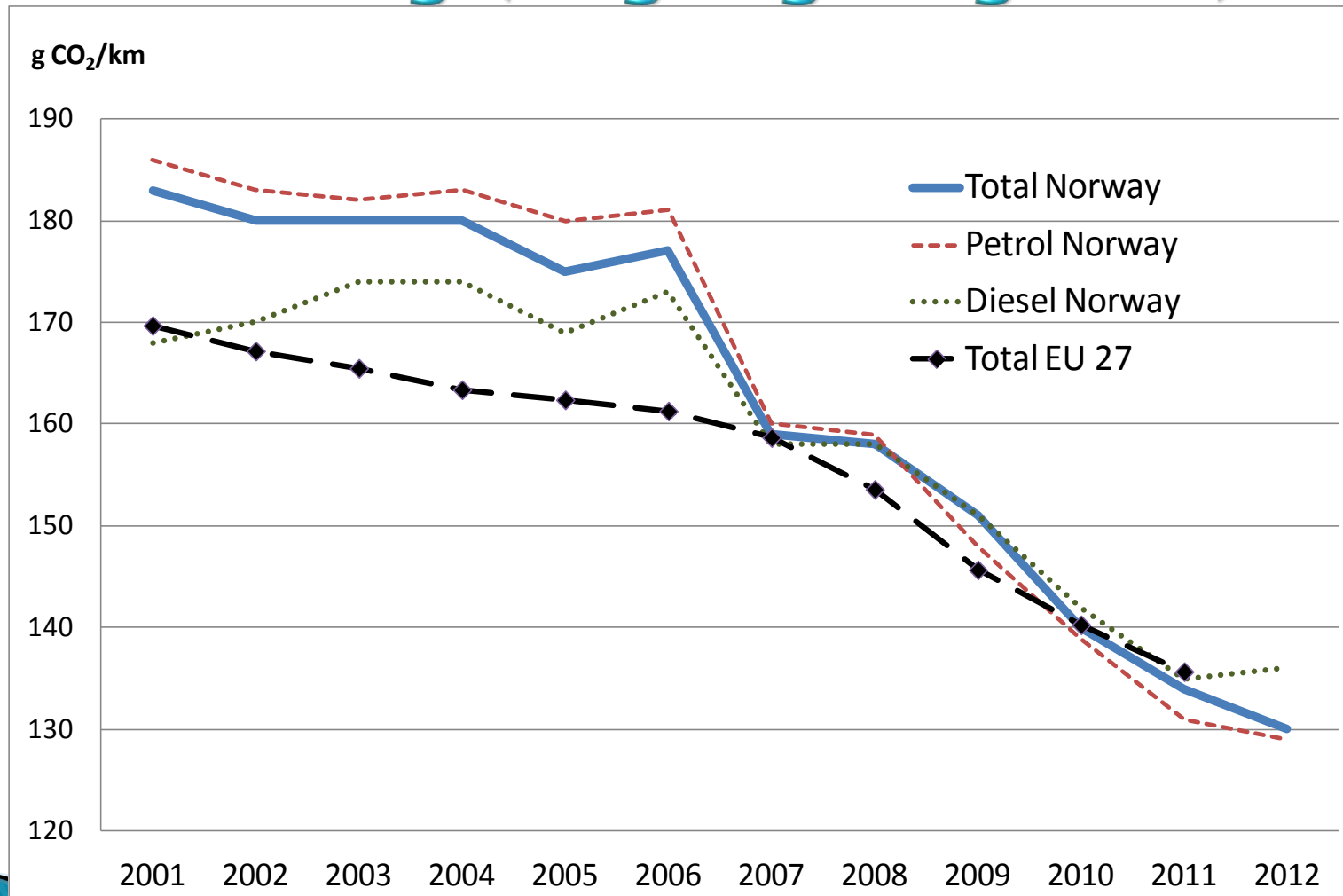
# CO<sub>2</sub>/km från nya svenska bilar



# Utfall i Frankrike av bonus/malus



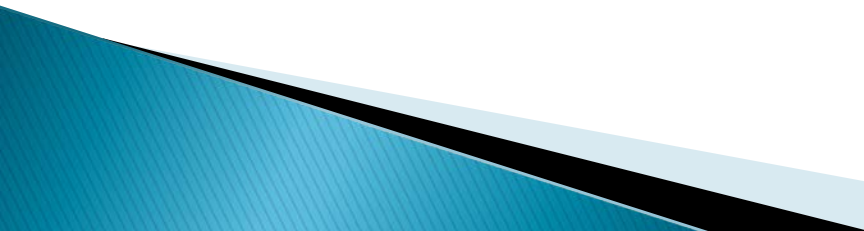
# Utfall i Norge av CO<sub>2</sub>-progressiv beskattning (engangsavgiften)



# Viktiga vägval

- ▶ **Linjärt** eller progressivt incitament?
- ▶ Ska CO2-incitamentet var **steglöst**?
- ▶ **Samma incitament** oavsett köpare
- ▶ **Teknik- och konkurrensneutralt**?
- ▶ **Differentierad registreringsavgift** eller differentierad fordonsskatt?

# Ingen differentiering efter fordonsvikt

- EU-direktivet kompenserar tillverkarna med 60 % av effekten av ökad fordonsvikt
  - Viktkompensation ger bonus till bilar med relativt hög förbrukning och malus till en del små bilar – kan vara svårt för opinionen att acceptera
  - Viktkompensation motverkar övergång till lättare bilar och mera energitäta batterier
  - Viktkompensation blir problematisk för lätta lastbilar och bussar (kompenseras med 100 %)
- 



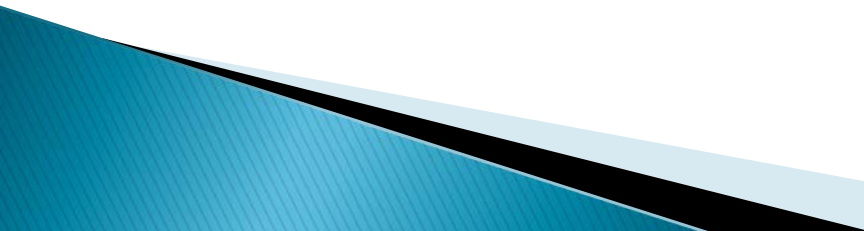
# Bör bränsleflexibilitet premieras?

- ▶ Bra om fordon kan gå på annat än bensin och diesel
- ▶ Bör E85- och fordonsgasbilar få stöd inom ramen för bonus-malus? Merkostnaden är 5-10 000 respektive 20-30 000
- ▶ Norge och Frankrike ger stöd till E85 men inte till fordonsgas. 10 000 kr är lämplig nivå (som i Norge). Avtrappning av flexibilitetspremien för bränslekrävande bilar
- ▶ Bör också ges till laddhybrider

# Incitamentets nivå

- ▶ Vid SEK 375/g CO<sub>2</sub> får en batteribil SEK 45 000
- ▶ Laddhybrid med 50 g/km får SEK 26 250 + flexibilitetspremie (10 000) = totalt SEK 36 250
- ▶ Malus för en bil som släpper ut 180 gram blir SEK 22 500 och en bil med 240 gram får betala SEK 45 000
- ▶ År 2020 har premien till nollemissionsbilarna sjunkit till SEK 33 750, medan laddhybriden (50 g/km) får 15 000 + 10 000 = SEK 25 000

# Bonus-malus för lätta lastbilar och bussar

- Fordonsskatten har samma gräns för uttag av koldioxidavgift för lätta lastbilar och bussar som för personbilar och samma avgift per gram CO<sub>2</sub>
  - Antalet lätta lastbilar ökade med 98 % mellan 1990 och 2010, medan antalet personbilar växte med 20 %
  - Att inkludera lätta lastbilar och bussar i samma bonus-malussystem som personbilar förutsätter att viktkompensation inte förekommer
- 

# Intäkter och kostnader

- ▶ Kostnadssidan kan inte bedömas exakt eftersom den påverkas av hur snabbt kostnaderna för ny teknik faller samt av förändringar i kundernas preferenser
- ▶ Gemensam mittpunkt (120 g/km) för personbilar, lätta lastbilar och bussar stärker intäktssidan liksom frånvaro av viktkompensation
- ▶ Systemet ersätter supermiljöbilspremien, nedsättning av förmånsvärden för vissa miljöbilar och befrielse från fordonsskatt

# Behov av kontrollstation ca 2018

- ▶ Efter 3-4 år behöver effekterna av bonus-malus utvärderas som grund för beslut om hur mittpunkten ska förskjutas under de därpå kommande åren
- ▶ Även flexibilitetspremien kan behöva utvärderas
- ▶ Vid kontrollstationen kan också övervägas förändringar till följd av EU:s nya körcykel som då böra ha hunnit bli fastställd
- ▶ Det kan också finnas skäl att överväga att byta från gram CO<sub>2</sub>/km till kWh/km för att få med alla typer av fordon i systemet

# Ändringar i fordonsskatten

- ▶ Koldioxidkomponenten ersätts av systemet med bonus-malus
- ▶ Grundbeloppet (360 kr i dag) behöver höjas för att hålla statens intäkter oförändrade
- ▶ Dieselmotorer får ett högre grundbelopp så länge skatten på diesel eller lägre än på bensin
- ▶ Dieselmotorerna får ett fast pålägg för högre utsläpp av partiklar och NOx

# Styrmedel för tunga fordon

- ▶ Ingen gemensam testcykel förrän tidigast 2017
- ▶ Nedsatt fordonsskatt för tunga bussar som kan drivas med el eller förnybara drivmedel (värt ca 20 000 per år)
- ▶ Fordonskatten för tunga lastbilar är så låg att den inte kan differentieras
- ▶ Utredningen överväger en tillfällig bonus under de närmaste åren – finansierad av staten
- ▶ Miljözonsbestämmelser kan också påverka

# Beskattning av förmånsbilar

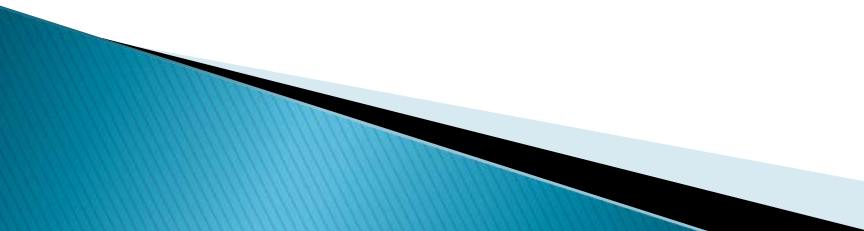
- ▶ 230 000 förmånsbilar – ca  $\frac{1}{4}$  av nybilsförsäljningen
- ▶ Subventioneras genom att förmånsvärdet inte återspeglar arbetsgivarnas faktiska kostnader
- ▶ Ger incitament till större bilar – merutsläpp på några hundratusen ton CO<sub>2</sub>?
- ▶ Betydande skattebortfall – subventionerar höginkomsttagarnas bilinnehav
- ▶ Återgång till reglerna före 1997 om viss procentuell andel av nybilspriset, kanske 30 % under de tre första åren, därefter lägre



# Km-skatt för tunga fordon

- ▶ Viktigt att alla trafikslag betalar sina kostnader
- ▶ Km-skatt kan differentieras så att den återspeglar faktiska kostnader
- ▶ Börja på låg nivå (= nivån för kostnaderna på de bästa vägarna)
- ▶ Reducera dieselskatten till 2003 års nivå för km-skattepliktiga fordon genom restitution
- ▶ Utforma kontrollsystemet så att man samtidigt kan övervaka brott mot vägtrafikreglerna och skapa rättvisa konkurrensvillkor

# Skatten på fossila drivmedel

- ▶ Ingen enighet om energiskattedirektivet
  - ▶ Möjligt att befria biodrivmedel från skatt finns bara till 2020
  - ▶ Höja dieselskatten till samma nivå som bensinskatten (räknat per liter) – senare likabehandla med avseende på energiinnehåll och utsläpp av fossilt kol
  - ▶ Beskatta fossil gas på samma sätt som bensin
- 

# Kvotplikt

- ▶ Regeringen föreslår kvotplikt i form av obligatorisk låginblandning i bensin (7 %) och diesel (9,5 %)
- ▶ Dieselkvoten delad i två delar efter klimateffektivitet (tveksamt om det är tillåtet)
- ▶ Utredningen överväger utvidgad kvotplikt från 2017 till 10 % för bensin och kanske 20 % för diesel samt en kvot för naturgas
- ▶ Senare möjligen en gemensam kvot som höjs över tid – helst differentierad för drivmedlens totala klimateffekt

# Stöd till inhemsk produktion av andra generationens biodrivmedel

- ▶ T.ex. 1) Termisk förgasning av skogsavfall för framställning av metangas, metanol, DME eller syntetisk diesel and 2) hydrogenolys av lignin från pappersbruk i en katalytisk lågtemperaturprocess för framställning av råvara till biodiesel (HVO)
- ▶ Betydande ekonomisk risk
- ▶ Utredningen överväger olika former av riktat stöd som måste utformas så att de klarar EU:s statsstödsregler
- ▶ Prövningen kan ta tid – osäkert när första anläggningen kan stå klar

# Distribution av drivmedel

- ▶ Många potentiella kandidater:
  - Bensin (fossil och bio)
  - Diesel (fossil och bio)
  - Fordonsgas (fossil och bio)
  - Metanol
  - Etanol
  - DME
  - Vätgas
  - El (batterier och kontinuerlig tillförsel)
- ▶ Hur många distributionssystem bör staten stödja?
- ▶ Den totala volymen kommer att minska över tid

# Följ utredningens arbete

- ▶ Utredningen arbetar under stor öppenhet. På hemsidan finns ett stort antal underlagsrapporter samt kapiteltexter i utkast. Synpunkter välkomnas
- ▶ <http://www.sou.gov.se/sb/d/17384>