

2010-08-09

Till dig som arbetar med utformningen av framtida miljöbilsregler i Sverige.

Miljöstandarden för nysålda bilarna i Sverige är en unik internationell succé. Utsläppen av fossil koldioxid är nu lägst i Europa. Det är en följd av att miljöbilsreglerna i tillräckligt stor utsträckning utformats så att konsumenter med olika behov av storlek och typ av bil kunnat finna en miljöbil som svarar mot behoven.

Det är nu mycket viktigt att den nuvarande 120-gramsgränsen vid en kommande revidering inte ersätts av en ny stupstocksgräns utan att det i framtiden blir en gräns som tar hänsyn till bilarnas transportkapacitet. Det alternativ som då ligger närmast till hands är att använda kurvan från EU:s reglering av koldioxidutsläpp från nya bilar. Den innebär att för varje ökning/minskning av vikten med 100 kg får koldioxidutsläppen öka/minska med 4,57 gram/km.

En lutande kurva istället för en stupstocksgräns medför avsevärda samhällsekonomiska fördelar. För konsumenten säkras ett varierat och kundanpassat utbud av miljöbilar som kan svara mot olika hushålls behov och värderingar. Exempel på detta är att antalet barn har en stark påverkan på vilken storlek på bil som hushåll önskar. För fordonsindustrin skapas förbättrade förutsättningar när producenter inriktade på olika typer av fordon kan medverka i utbudet av miljöbilar, vilket bl a är viktigt för fordonsindustrin i Sverige. Den tredje aspekten är att detta utifrån ett miljöperspektiv är den korrekta utformningen. Det är ju energieffektivitet och inte att bilar är små som ska premieras. På fastighetsområdet skulle det uppfattas som absurt att ha en gräns per lägenhet. Där utgår man alltid från energiförbrukningen per kvadratmeter, vilket motsvarar vikten i bileymplet ovan. Annars skulle alla ettor klassas som miljölägenheter och alla villor som för energikrävande.

Därutöver är det viktigt att teknikneutralitet eftersträvas. Alternativa drivmedel bör policymässigt värderas efter livscykelvärden, men när det gäller beskattning och mätningar i miljöbilssammanhang ska endast direkta utsläpp av fossil koldioxid räknas. Ändringar kopplade till regler för förmånsbeskattningen måste aviseras tre år i förväg för att inte orsaka oskäligen marknadsstörningar. För elbilar bör särskilda tidsbegränsade introduktionsstöd övervägas.

På ett övergripande plan är det viktigt att klimatpolitiken på personbilsområdet integreras med de klimatpolitiska riktlinjer som framkommer i de vetenskapliga underlag som IPCC presenterat. Ett exempel på detta är vikten av breda och likformiga styrmedel som utjämnar den marginella åtgärds-kostnaden i olika sektorer. Mycket pekar på att den marginella åtgärds-kostnaden inom personbilsområdet nu ligger hundratals procent över flyget, sjöfarten, industrin och energisektorn.

Vi står gärna till tjänst med ytterligare information för att skapa ett regelverk som är gynnsamt för såväl miljömålen som samhällsekonomin.

Med vänlig hälsning

Bertil Moldén
VD BIL Sweden

Ulf Perbo
vVD BIL Sweden