

# PROGRAM

Ja till klimatbilspremie

2010-03-14



## **Ja till klimatbilspremie Nej till fortsatta skattesubventioner för etanol**

Sverige har idag en i det närmaste koldioxidfri elproduktion. Genom utbyggnad av förnybar el inom ramen för elcertifikatsystemet, uppgradering av befintliga kärnkraftreaktorer och ersättning av uttjänta reaktorer med nya med större effekt kommer Sverige ha god tillgång på koldioxidfri el de närmaste decennierna. Det är inte orealistiskt att stora delar av den svenska bilparken i framtiden kommer att kunna drivas med inhemskt producerad el.

Regeringen har satt upp mål om en fossiloberoende fordonsslotta till 2030 och angett en vision om noll nettoutsläpp av växthusgaser 2050. För att uppnå dessa mål och för att klara de klimatåtaganden vi har i EU behöver tekniken för personbilar utvecklas. I detta sammanhang är el och elmotorer en teknik som finns och nu förfinas. Andra tekniker kan också komma att bidra till målet om noll utsläpp.

Parallellt med att laddningsbara hybrider, rena elbilar och andra tekniker utvecklas och introduceras kan snåla dieselpersonbilar ha stor betydelse för att klara såväl klimatåtaganden till 2020 som de successivt ökade EU-kraven på utsläpp och bränsleeffektivitet. På grund av de relativt låga utsläppen av koldioxid ser vi detta segment som en viktig brygga i övergången till exempelvis eldrift.

### **Inför en klimatbilspremie**

Villkoren för uppfyllelse av den tidigare miljöbilspremie och den nuvarande fordonsskattebefrielsen är inte tillräckligt klimatvänliga. Särskilt tydligt blir detta när det gäller de bilar som kan skifta mellan bensindrift och gas- eller etanoldrift och som tillåts ha högre bränsleförbrukning än vad som motsvarar koldioxidutsläpp på 120 gram per kilometer. Det undantaget är ett dubbelfel. Det både banar väg för storskaliga satsningar på biodrivmedel som i ett globalt perspektiv kan visa sig ohållbara och det möjliggör att bränsletörstiga bilar fortsätter rulla på våra vägar under grön täckmantel.

Det är dags att, förutom att successivt skruva åt befintliga styrmedel i mer klimatvänlig riktning, införa nya styrmedel som stimulerar spetstekniker på marknaden. Vi måste öka takten i utvecklingen och åstadkomma ett marknadsgenombrott för riktiga miljöbilar. Det behövs därför en stimulans gentemot konsumentledet i form av en ny teknikneutral klimatbilspremie. En sådan skulle bidra till frihetliga förutsättningar för teknisk utveckling.

Folkpartiet föreslår därför införandet av en premie när en ny bil inhandlas. Premien ökar proportionellt med minskade utsläpp under 120 g CO<sub>2</sub>/km. Startpunkten för klimatbilspremie sammanfaller därmed med det huvudsakliga villkoret för fordonsskattebefrielse.

Till exempel skulle 110 g kunna ge 5 000 i bonus, 100 g ge 10 000, och så vidare ner till högsta möjliga premie på 25 000 kr för bilar med utsläpp under 70 g CO<sub>2</sub>/km och rena elbilar. Den högsta premien bör även bli tillämpbar i den mån det utvecklas en marknad för bilar med annan

teknik än el, till exempel vätgas, som energibärare. Premien bör utformas så att laddhybrider i rimlig grad kan tillgodogöra sig de minskade utsläpp som eldriften medför.

Den höga premien för de bästa klimatbilarna motiveras av det förväntade höga försäljningspriset, och behövs därmed för att ge effekt på försäljningen.

Syftet med klimatbilspremie är att premiera låga utsläpp och extrem energieffektivitet. Utformningen är i grunden teknikneutral för att gynna de bilar på marknaden – eller de som är på väg in – som har störst klimatnytta.

Det finns även en tydlig koppling mellan klimatbilspremie och Folkpartiets satsning på ”Spjutspetslandet Sverige”. Det svenska fordonsklustret, flera dynamiska forskningsmiljöer och vår koldioxidfria elproduktion är faktorer vi ska utnyttja för att Sverige även i framtiden ska ligga i täten av utvecklingen i denna och andra kunskaps- och forskningsintensiva sektorer.

### **Fasa ut skattesubventionerna till biodrivmedel**

Mycket tyder på att det i ett längre perspektiv inte är globalt hållbart med storskaliga satsningar på etanol. Konflikter med biologisk mångfald och livsmedelsförsörjning väntar om en allt större andel av världens fordonsflotta ska drivas med biodrivmedel. Potentialen blir därför begränsad.

Det är viktigt att ta till sig vad som framkommit om problemen med fordonsbränslen baserade på grödor. OECD har exempelvis påpekat att användningen av majs i USA, vete och raps i EU samt palmolja från andra länder för produktion av etanol innebär att priserna på livsmedel pressas upp.

En storskalig satsning på biodrivmedel från svensk skogsråvara kan dessutom leda till prishöjningar som påverkar vår pappers- och skogsindustri. Ett biodrivmedel som skulle kunna vara långsiktigt hållbart ur klimatsynpunkt är gas som framställts av biologiskt avfall.

Biodrivmedel kan på kort och medellång sikt vara en del av lösningen i transportsektorn men höga krav måste ställas på drivmedlen så att de verkligen leder till utsläppsminskningar. Hållbarhetskriterierna bör därför successivt skärpas. Samtidigt bör biobränsleproduktion inte subventioneras utan konkurrera fritt med andra branscher om bioråvaran.

Sverige har undantag från EU:s statsstödsregler för skattebefrielse för biodrivmedel fram till 2013.

Folkpartiet menar att skattebefrielsen för biodrivmedel inte bör förlängas efter 2013, åtminstone inte vad gäller energiskatt. Efter det måste styrmedlen i huvudsak vara generellt utformade med klimatmålen i fokus och de biodrivmedel som är bra för klimatet klara sig i högre utsträckning på egna meriter.