



Naturskyddsföreningen

Ge oss kraft
att förändra
Pg.90 1909-2

Rapport Hur dyr måste soppan bli?

Förslag till klimatomställning
av den svenska vägtrafiken



70

50

35

20

Sammanfattning

Högre priser på fossila drivmedel är en förutsättning för att vi radikalt ska kunna minska transportsektorns koldioxidutsläpp. Andra åtgärder är viktiga – ibland mycket viktiga – komplement, men utan högre priser på bensin och diesel blir den nödvändiga klimatomställningen svårare och dyrare.

Förenklat bestäms trafikens koldioxidutsläpp av tre faktorer:

- Trafikens omfattning
- Energianvändningen per ton- eller personkilometer
- Hur stor andel av den tillförda energin som är av fossilt ursprung

För att minska trafikens klimatpåverkan krävs att alla dessa tre faktorer påverkas

- Trafikarbetet måste begränsas
- Transporterna måste bli mera energieffektiva
- Andelen fossil energi måste minska, andelen förnybar energi måste öka

Med högre priser på fossila drivmedel stimuleras alla dessa processer. Alla i samhället uppmuntras att utifrån sina egna förutsättningar bidra till minskade koldioxidutsläpp från trafiken. Det gör omställningen billigare och snabbare.

Dyrare bensin och diesel hotar inte ekonomi och välfärd. Utan högre priser på fossila drivmedel, kommer omställningen tvärtom att bli både dyrare, svårare och ta längre tid, med negativa effekter på både miljö, ekonomi och välfärd.

Samtidigt som samhället i stort vinner på högre drivmedelspriser, kan dyrare bensin och diesel (åtminstone kortsiktigt) vara negativt för vissa företag, glesbygdsbor och låginkomsttagare.¹ Det bästa sättet att hantera dessa problem är inte att avstå från en rationell klimatpolitik. Lösningen måste vara att dels vidta andra åtgärder som minskar behovet av prishöjningar (se nedan), dels att driva en offensiv fördelnings- och regionalpolitik som dämpar omställningsproblemen och fördelar nyttor och bördor på ett rättvist sätt mellan befolkningsgrupper och landsdelar.

Tre sätt att höja priset på fossila drivmedel

Naturskyddsföreningen ser tre alternativa möjligheter att öka priset på fossila drivmedel

Alternativ 1: Höjd koldioxidskatt på fossila drivmedel

Alternativ 2: En nationell, fossil drivmedelsbubbla, dvs att kvantitativt begränsa den mängd fossila drivmedel som årligen får säljas i landet där rätten att sälja bensin och diesel fördelas via en statlig auktion.

Alternativ 3: Biodrivmedelscertifikat, dvs att oljebolagen tvingas att successivt öka andelen drivmedel med förnybart ursprung i sin drivmedelsförsäljning.

Alternativen har olika för- och nackdelar

Höjd koldioxidskatt kan införas genast, är lätt att administrera och får snabbt effekt, men miljöeffekten undermineras om världsmarknadspriset på olja sjunker. För att successivt pressa ned försäljningen av fossila drivmedel kommer det dessutom att krävas löpande beslut om skattehöjningar.

En nationell, fossil drivmedelsbubbla som successivt krymps garanterar att utsläppen minskar oavsett världsmarknadspriset på olja och kan beslutas med 5-10 års framförhållning. Att införa och administrera ett nytt styrmedel kräver dock ett nytt regelverk vilket kan ta tid att utveckla och införa.

Biodrivmedelscertifikat garanterar att andelen biodrivmedel successivt ökar, men påverkar därmed bara indirekt hur mycket fossila drivmedel som används. Eftersom det handlar om ett nytt styrmedel kan det ta tid att införa. Certifikat ger heller inga ytterligare intäkter för staten att hantera eventuella fördelnings- och regionalpolitiska problem.

¹ Vissa studier pekar dock i motsatt riktning. Se t ex ”Klimat, transporter och regionen”, Naturvårdsverket rapport 5710, maj 2007

Förutsatt att utsläppsmålen är lika bör de bägge första metoderna leda till i princip samma priser på bensin och diesel för konsumenten. Med samma mål om minskade koldioxidutsläpp ger certifikatsmetoden samma eller högre prishöjning.

Kompletterande åtgärder

Höga drivmedelspriser är inget självändamål. Med kompletterande åtgärder kan effekten av prishöjningarna förstärkas varvid behovet av prishöjningar begränsas. Då förbättras möjligheterna att parera orimliga fördelnings- och regionalpolitiska effekter. Våra förslag till kompletterande åtgärder:

1. Ökad miljöinriktning av skatterna

- a. Lagg om beskattningen av diesel & dieselfordon:
Lätta dieselfordon: Höj energiskatten på diesel med 3 kr/l, sänk fordonsskatten till bensinbilsnivå (-70%)
Tunga dieselfordon: Ersätt energiskatten på diesel med en differentierad km-skatt
- b. Inför stimulans för snabbare introduktion av Euro 6-kraven för lätta fordon
- c. Avskaffa eller gör en radikal omläggning av systemet med förmånsbilar
- d. Inför en CO₂-och effektrelaterad registreringsskatt på nya, lätta fordon
- e. Skärp CO₂-relateringen av fordonsskatten på lätta fordon
- f. Ändra reglerna för reseavdrag (avdrag för sträcka, ej schablonkostnad)
- g. Inför lokal/regional kontroll över trängselskatten

2. Förbättrad konsumentinformation

- a. Kräv minst 14 pkrts typsnitt för bränsle- och CO₂-information i bilannonser
- b. Information om certifierade CO₂-utsläpp i annonser måste relateras till aktuellt EU-snitt
- c. Inför varningstext på bensin-/dieselpumpar ("*Varning: Påverkar klimatet och försämrar folkhälsan!*")

3. Sverige i EU

- a. Stöd förslag till ändrat bränslekvalitetsdirektiv om successivt minskade utsläpp av fossil CO₂ från drivmedel "from well-to-wheel"
- b. Stöd effektivt regelverk om snittutsläpp på 120/130 g CO₂/km 2012 från nya, lätta fordon
- c. Stöd förslag om regelverk för återbetalning av dieselskatt till tunga fordon som omfattas av km-skatt
- d. Kräv regelverk för återbetalning av registreringsskatt vid ändring av registreringsland
- e. Kräv system för certifiering av flexifuel-bilar och etanolbränslen

4. Hastighetsövervakning, hastighetsgränser

- a. Sänk reella hastigheten utanför tätorter med 5-15 km/h via nedskyltning och övervakning
- b. Maxfart 110 km/h

5. Infrastrukturplaner, kollektivtrafik

- a. Prioritera riktade trafiksäkerhetsinsatser (mitträcken, kameror, alkolås m m) framför nyinvesteringar i infrastrukturplanerna
- b. Öka det statliga stödet till kollektivtrafiken

6. Forskning och Utveckling

Stötta utvecklingen av effektivare fordon och transportlösningar (inkl plug-in dieselhybrider, trafiksäkerhet, smidigare biljettsystem för kollektivtrafik) samt utveckling av koldioxidneutrala drivmedel (inkl biomassebaserad syntetisk diesel)

Klimatet och den svenska transportsektorn – förutsättningar

De officiella målen för klimatpolitiken på transportområdet baseras på förslag från det s k MaTS-projektet (MiljöAnpassat TransportSystem) som under mitten av 90-talet drevs av ett antal myndigheter. I sin slutrapport rekommenderade projektet ett mål om att mellan 1990 och 2020 minska transportsektorns koldioxidutsläpp med 15 procent. Detta mål antogs senare av regeringens Kommunikationskommitté ("KomKom")².

MaTS och KomKom låg till grund för den transportpolitiska proposition riksdagen ställde sig bakom våren 1998³. I denna hade koldioxidmålet tidigare lagts men tonats ned:

"Utsläppen av koldioxid från transporter i Sverige bör år 2010 ha stabiliserats på 1990 års nivå."

Detta mål har riksdagen därefter bekräftat flera gånger, senast i samband med att man antog den transportpolitiska propositionen våren 2006.

I verkligheten har målsättningen spruckit rejält. 2006 låg de samlade koldioxidutsläppen 9 procent över nivån 1990. Fram till 2010 beräknas utsläppen stiga ytterligare till kanske 17-18 procent över 1990 års nivå.

Förklaringen är att målsättningsformuleringarna inte har åtföljts av reella åtgärder för att nå målet.

När de statliga trafikverken tillsammans med SIKA (Statens Institut för KommunikationsAnalys) analyserade innebörden av beslutet 1998 kom man fram till att man i s k samhällsekonomiska kalkyler skulle värdera koldioxidutsläpp till 1,50 kr/kg koldioxid. För att riksdagens principbeslut skulle kunna uppnås krävdes, enligt verkens bedömning, åtgärder motsvarande en höjning av koldioxidskatten (som då var ca 36 öre/kg koldioxid) till 1,50 kr/kg.

De åtgärder trafikverken räknade med skulle komma, genomfördes dock aldrig. Koldioxidskatten på bensen och diesel har höjts, men i gengäld har den andra delen av drivmedelsskatten, energiskatten, sänkts. Sedan 1997-98 har punktskatterna på bensen resp diesel i nominella tal höjts med 18 resp 16 procent att jämföras med konsumentprisindex, som stigit med 13 procent. Samtidigt har realinkomsterna ökat kraftigt.

2003 fick Vägverket i uppdrag av regeringen att utforma ett åtgärdsprogram för att begränsa utsläppen 2010 till 1990 års nivå. Verket valde i sin rapport att ta ett bredare och mera långsiktigt grepp. Tre målnivåer antogs:

- *År 2010 har utsläppen stabiliserats på 1990 års nivå*
- *År 2020 har utsläppen minskat med minst tio procent jämfört med år 1990*
- *År 2050 har utsläppen minskat med minst 40 procent jämfört med 1990⁴*

Vägverkets slutsats var att målen var möjliga att nå och att den enskilt viktigaste förutsättningen för detta var att drivmedelsskatterna höjdes betydligt (se bilagor 1 och 2).

Priskänslighet och "rebound"

Hur drivmedelspriser påverkar förbrukningen har studerats mycket grundligt i en rad sammanhang. Slutsatsen är i korta drag att det redan på kort sikt finns en betydande priskänslighet, i varje fall hos privatpersoner. Om bensinpriset stiger med t ex 10 procent sjunker konsumtionen med 2-3 procent, allt annat lika. På längre sikt är effekten betydligt större – då kan en 10-procentig prisförändring minska konsumtionen med 7-8 procent.

Vid en övergång till mera bränslesnåla fordon, blir konsumenterna dock mindre priskänsliga. Denna s k rebound-effekt betyder dels att körsträckorna ökar, dels att känsligheten för ytterligare prishöjningar sjunker. Ju snålare fordonen blir, desto mindre effekt har drivmedelspriset på efterfrågan. Detta samband är viktigt att beakta när politiken utformas.

² SOU 1997:35, Ny kurs i trafikpolitiken, slutbetänkande från Kommunikationskommittén

³ Regeringens proposition 1997/98:56 "Transportpolitik för en hållbar utveckling"

⁴ Klimatstrategi för vägtransportsektorn. Vägverket publikation 2004:102

För godstrafik är sambanden i de flesta fall inte lika tydliga. Drivmedelskostnaden kan vara betydande för transportföretagen, men är oftast en liten del av den totala produktkostnaden. Andra faktorer än drivmedelspriset styr i första hand transportefterfrågan.

Regionalpolitik, fördelningspolitik

En genomsnittlig svensk reser årligen ca 700 mil med bil. I vissa glesbygdskommuner är motsvarande siffra 800-900 mil. Lägst är nivåerna i vissa större städer med genomsnittliga bilresesträckor på 5-600 mil per person och år.⁵ Generellt sett har drivmedelspriser därmed större betydelse för glesbygdsbon än för stadsbon.

Fördelningspolitiskt är läget mera komplicerat. Höginkomsttagare har genomsnittligt högre drivmedelsförbrukning än folk med sämre ekonomi och lägger följaktligen också totalt sett mera pengar på drivmedel. Relativt sett kan dock drivmedlen motsvara en större del av inkomsten för en låginkomsttagare än för en mera välbeställd.

Transporterna och den europeiska utsläppshandeln

Den europeiska utsläppshandeln omfattar tills vidare enbart kraftindustrin och den tunga industrin. Från olika håll, bl a den svenska regeringen, har föreslagits att även transportsektorn borde ingå i systemet. Från miljösynpunkt är det lätt att se nackdelar med en sådan lösning.

Med transportsektorn in i handeln skulle troligen priserna på utsläppsrätterna riskera att bli så höga att delar av den tyngre industrin skulle flytta ut från Europa utan någon miljönytta. Detta är en utveckling som få politiska ledare kan antas acceptera. Konsekvensen av att föra in transporterna skulle därmed sannolikt istället bli att utsläppsbubblan skulle vidgas så kraftigt att trycket på att minska utsläppen från transportsektorn snarare skulle minska än öka, en utveckling som vore mycket olycklig. IVL, som på regeringens uppdrag studerat frågan, har, i likhet med Naturskyddsföreningen, dragit slutsatsen att transportsektorn tills vidare inte bör föras in i utsläppshandeln.⁶

Justering av EUs bränsledirektiv kan ge nya förutsättningar

I januari 2007 presenterade EU-kommissionen ett förslag till revidering av unionens bränslekvalitetsdirektiv.⁷ Förslaget innebär att det fr o m 2009-2011 införs ett krav på drivmedelsleverantörerna att steg för steg minska den fossila andelen av de koldioxidutsläpp som orsakas längs drivmedlens hela livscykel ("from well-to-wheel"). Fram till 2020 krävs, enligt kommissionens förslag, att denna andel årligen sjunker med en procent och totalt under perioden 2010-2020 med tio procent. Syftet är dels att garantera klimatnyttan från biodrivmedel, men också att blockera övergången till bensin och diesel producerat ur t ex stenkol eller tjärsand, processer som ger mycket stora utsläpp av koldioxid.

Om förslaget godkänns av regeringarna och EU-parlamentet kan det betyda att förutsättningarna för klimatarbetet på transportområdet delvis förändras.

Ökad låginblandning – lättare sagt än gjort

EUs bränslekvalitetsdirektiv kräver att den bensin som säljs inom unionen innehåller fem procent skvater. Utan denna tillsats finns det risk att t ex avgasutrustningen på bilarna inte fungerar. Etanol kan utnyttjas som skvater. Den inblandning av fem procent etanol som finns i nästan alla bensin i Sverige har därför varit förenlig med bränslekvalitetsdirektivet.

Om man ökar etanolinblandningen får emellertid bensinens egenskaper som inte tillåts enligt det aktuella direktivet. Då gäller inte längre biltillverkarens åtagande om t ex avgaser och hållbarhet. För att kunna tillåta etanolinblandning upp till 10 procent har kommissionen föreslagit att bensinen förändras på ett sådant sätt att det nya drivmedlet "high biofuel petrol" – trots en högre etanolhalt – får samma egenskaper som dagens bensin.

Även när det gäller låginblandning i diesel finns motsvarande problem. Vissa av de biodrivmedel som utnyttjas har samma egenskaper som traditionell diesel (det gäller t ex det bränsle som ingår i OKQ8:s diesel "Eco20"), medan andra (t ex RME/rapsoolja) har egenskaper som avviker.

⁵ Källa: Miljömålsportalen. <http://miljomal.nu/Pub/Indikator.php?MmID=1&InkID=Kor-1Tran-RUS&LocType=CC&LocID=SE>

⁶ IVL-rapport B1703, Greenhouse Gas Emissions Trading for the Transport Sector, 2006

⁷ COM(2007)18

Naturskyddsföreningens förslag till huvudstrategi

Höj priset på fossila drivmedel via höjd koldioxidskatt, en nationell, fossil drivmedelsbubbla eller biodrivmedelscertifikat

Alternativ 1: Höjd koldioxidskatt

Drivmedelsbeskattningen består av två komponenter, energiskatt resp koldioxidskatt. Koldioxidskatten baseras på det koldioxidutsläpp resp bränsle orsakar. För bensin är skatten 2,16 kr per liter, för diesel 2,67 kr per liter. Detta motsvarar för bensin en koldioxidskatt på ca 93 öre per kg, för diesel ca 1,00 kr per kg⁸.

Energiskatten ska i teorin vara knuten till bränslets energiinnehåll, men styrs i praktiken av helt andra faktorer. Diesel är mera energirikt än bensin, men trots detta är energiskatten på diesel bara 1,04 kr per liter mot 2,90 kr per liter för bensin.

Att höja koldioxidskatten är administrativt enkelt och innebär försumbara kostnader. Höjd skatt ger däremot inte i sig någon garanti för att förbrukningen av fossila drivmedel – och därmed koldioxidutsläppen – sjunker. Om världsmarknadspriset på olja skulle falla, följer priset vid pump med, och förbrukningen stiger igen.

Intäkterna från prishöjningen på fossila drivmedel tillfaller staten vilket ökar möjligheterna att hantera fördelnings- och regionalpolitiska problem.

Alternativ 2: Nationell koldioxidbubbla för fossila drivmedel med säljbara ”fossildrivmedelsrätter ”

I den statliga alternativbränsleutredningens slutbetänkande⁹ redovisas en teknisk lösning för ett system med s k biodrivmedelscertifikat (se nedan) som tvingar oljebolagen att successivt öka andelen biodrivmedel i fordonsbränslena (samtidigt avskaffas skattenedsättningen för biodrivmedlen). Samma lösning skulle dock kunna användas för att i stället begränsa den försålda volymen fossila drivmedel.

Genom en nationell koldioxidbubbla för fossila drivmedel med överlåtbara ”fossildrivmedelsrätter” skulle man på politisk väg, med utnyttjande av marknadsekonomiska mekanismer, kunna garantera att transportsektorns koldioxidutsläpp minskas på ett kostnadseffektivt sätt. Systemet skulle kunna omfatta i princip alla sektorer där fossila drivmedel används, dvs även bl a arbetsfordon och jordbruksmaskiner samt järnvägssektorn.

Förenklat skulle systemet kunna fungera ungefär enligt följande.

1. För att få sälja en viss mängd fossila drivmedel måste man ha köpt en ”fossildrivmedelsrätt”, som baseras på drivmedlets kolinnehåll.
2. Rätterna auktioneras ut en gång per år av staten. Intäkten från auktionen tillfaller statskassan och ersätter koldioxidskatten. Rätterna kan sparas och säljas.
3. Nuvarande skattskyldiga måste inneha ”fossildrivmedelsrätter” för att få sälja fossila drivmedel. Rätterna kan förvärvas av grossisten i samband med bränsleleveransen, via auktionen eller på en börs och kan också användas som betalningsmedel visavi grossist.
4. Antalet ”fossildrivmedelsrätter” som säljs ut styrs av det nationella sektorsmålet och kan successivt, via riksdagsbeslut med fem eller tio års framförhållning, reduceras i takt med att klimatpolitiken utvecklas.

En viktig fördel med denna lösning är att systemet garanterar att utsläppsmålen nås, oavsett vad som händer med världsmarknadspriserna på olja. En politisk fördel är att beslut om bubblans storlek kan tas med lång framförhållning. Nackdelen är att ett helt nytt och oprövat system måste införas, vilket kan ta tid och leda till administrativa kostnader.

Liksom vid en höjd koldioxidskatt ökar statens skatteintäkter med ökade möjligheter att hantera fördelnings- och regionalpolitiska problem.

⁸ Emissionsfaktorer: Bensin 2,36 kr/l, diesel 2,54 kg/l.

⁹ ”Introduktion av förnybara fordonsbränslen” (SOU 2004:133)

Hur en nationell utsläppsbubbla förhåller sig till EUs regleringar, t ex energiskattedirektiv är inte helt klarlagt. Slopas koldioxidskatten hamnar de svenska punktskatterna under de miniminivåer för drivmedelsbeskattningen som anges i direktivet. En lösning skulle kunna vara att definiera betalningen vid auktionerna som en skatt eller att man inför ett minimipris vid auktionerna som leder till att den totala bränsleskatt (energiskatt plus betalning för ”fossildrivmedelsrätter”) som erläggs överstiger miniminivåerna.

I det EU-direktiv som styr utsläppshandeln finns inga hinder för en svensk fossil drivmedelsbubbla. I direktivets ingress punkt 16 sägs:

”Detta direktiv bör inte hindra någon medlemsstat från att upprätthålla eller införa nationella system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser från andra verksamheter än sådana som anges i bilaga 1 eller ingår i gemenskapens system eller från anläggningar som är tillfälligt undantagna från gemenskapens system.”

Alternativ 3: Biodrivmedelscertifikat

Vid toppmötet den 8-9 mars 2007 antog EU-ländernas ledare en målsättning om att till 2020 öka andelen biodrivmedels totala andel av energin i fordonsbränslena till 10 procent. Sverige är det land som för närvarande har den högsta andelen inom unionen, ca 3 procent. Tätplatsen beror främst på att biodrivmedel sedan 2003 är helt befriade från både koldioxid- och energiskatt, en lösning riksdagen beslutat förlänga till 2013.

Biodrivmedel kan utnyttjas på flera olika sätt. Två tredjedelar av de biodrivmedel som idag utnyttjas i Sverige är låginblandad etanol resp RME (rapsmetylester, ”rapsolja”) som blandas in (5 procent) i bensin och diesel. Ett sätt att skapa flexibilitet i biodrivmedelsintroduktionen är att överlåta på drivmedelsbranschen att på det sätt man själva finner lämpligt successivt öka andelen biodrivmedel. En lösning som utretts av alternativbränsleutredningen är att införa s k biodrivmedelscertifikat. Med denna lösning blir drivmedelsföretagen skyldiga att sälja t ex 10 kWh biodrivmedel för varje 100-tal kWh fossildrivmedel man säljer. Via ett system med säljbara s k biodrivmedelscertifikat skulle denna skyldighet kunna fördelas mellan de olika bolagen på marknadsmässiga villkor. Bolagen skulle då också kunna välja mellan olika sätt att föra in biodrivmedlen – t ex via ökad låginblandning eller via specialbränslen för specialflottor av fordon (t ex E85 för flexifuel-bilar).

Eftersom biodrivmedel är dyrare att framställa än fossil bensin och diesel skulle ett system med biodrivmedelscertifikat leda till att priserna på drivmedel stiger. Med samma målsättning om minskade utsläpp av fossil koldioxid blir prishöjningen minst lika stor som om motsvarande minskning av koldioxidutsläppen uppnås via höjd koldioxidskatt eller en fossil drivmedelsbubbla.¹⁰

Biodrivmedelscertifikat ger inte staten några ökade intäkter (utöver ökade momsintäkter från prishöjningen).

¹⁰ Om biodrivmedelscertifikat införs, måste sannolikt nuvarande skattebefrielse för biodrivmedel avskaffas.

Förslag till kompletterande åtgärder

1. Ökad miljöinriktning av skatterna

a. Lägg om beskattningen av diesel & dieselfordon

Lätta dieselfordon: Höj energiskatten på diesel med 3 kr/l, sänk fordonsskatten till bensinbilsnivå. Per liter kan en dieselpersonbil rulla ca 40 procent längre än motsvarande bensinbil. De samhällskostnader som är förknippade med körsträckan (t ex avgaser, buller och vägslitage) är därför i motsvarande mån högre per liter än för bensinbilen. Med en teknikneutral beskattning bör energiskatten på diesel därför vara ca 40 procent högre än motsvarande skatt på bensin, dvs energiskatten på diesel bör höjas från 1 till 4 kr per liter. Samtidigt bör den årliga fordonsskatten – som idag är 3,5 ggr högre för en diesebil än för en bensinpersonbil – likställas. Det skulle innebära en sänkning med 70 procent för dieselen.

Tunga dieselfordon: Ersätt energiskatten på diesel med en differentierad km-skatt

Om nuvarande energiskatt på diesel för den tunga trafiken ersätts med en km-skatt som differentierats efter fordonets vikt och miljöprestanda gynnas miljöeffektiva transporter. Lösningen förutsätter att det blir möjligt för staten att återbetala hela eller delar av energiskatten till fordon som omfattas av km-skatt (se 3c). EU-kommissionen förbereder förslag om ett sådant regelverk.¹¹

b. Inför stimulans för snabbare introduktion av Euro 6-kraven för lätta fordon

Från 2014 införs inom EU nya, betydligt skarpare avgaskrav på lätta bilar ("Euro 6"). Den viktigaste nyheten är att normen för kväveoxidutsläpp från dieseldilar skärps kraftigt. Med skatterabatter till Euro 6-bilar kan vi snabbt få en dieselflotta som är lika ren som bensinbilarna. Därmed förhindras att en övergång till dieselpersonbilar leder till kraftigt ökade utsläpp av kväveoxider från personbilsflottan.

c. Avskaffa eller gör en radikal omläggning av systemet med förmånsbilar

Nuvarande system för beskattning av förmånsbilar är en viktig förklaring till att svenska bilar i genomsnitt drar 20 procent mera bränsle än EU-snittet. Systemet bör avskaffas, i andra hand bör förmånsvärdena baseras på koldioxidutsläpp – en lösning som prövats framgångsrikt i Storbritannien.

d. Inför en CO₂-och effektrelaterad registreringsskatt på nya, lätta fordon

Om försäljningsskatten återinförs och differentieras efter bilarnas CO₂-utsläpp kan bilparken snabbt förbättras radikalt. Många EU-länder har registrerings- eller försäljningsskatter. För att undvika dubbelbeskattning som försvårar gränsöverskridande bör inom EU ett system för återbetalning av registreringsskatt vid ändring av registreringsland upprättas (se 3d).

e. Skärp CO₂-relateringen av fordonsskatten på lätta fordon

Med en starkare CO₂-differentiering än idag blir bilparken mera bränslesnål. Nuvarande system fungerar, men ger svagare effekt än en motsvarande registreringsskatt.

f. Ändra reglerna för reseavdrag (avdrag för sträcka, ej schablonkostnad)

Nuvarande system gynnar ensidigt privatbilism och utspritt boende och har dessutom lett till ett mycket omfattande fusk.

g. Inför lokal/regional kontroll över trängselskatten

Trängselskatt ger sänkta utsläpp samtidigt som köerna försvinner. Att riksdagen kontrollerar styrmedlet blockerar ytterligare införande och försvårar ett effektivt nyttjande.

2. Förbättrad konsumentinformation

a. Kräv minst 14 pktrs typsnitt för bränsle- och CO₂-information i bilannonser

Trots lagkrav saknar de flesta bilannonser lättläst information om bränsleförbrukning och CO₂-utsläpp. Med en enkel regel om minst 14 punkters storlek på informationen säkras kvaliteten hos annonserna.

b. Information om certifierade CO₂-utsläpp i annonser måste relateras till aktuellt EU-snitt

Siffror om specifika koldioxidutsläpp (g/km) är för många konsumenter svårtolkade. Genom att relatera till EU-snitt underlättas förståelsen.

¹¹ (COM (2007) 52 final)

- c. **Inför varningstext på bensin-/dieselpumpar** ("Varning: Påverkar klimatet och försämrar folkhälsan!")
På samma sätt som medborgarna uppmanas att undvika tobak och alkohol bör det finnas information som uppmuntrar till minskad användning av fossil bensin och diesel.

3. Sverige i EU

- a. **Stöd förslag till ändrat bränslekvalitetsdirektiv om successivt minskade utsläpp av fossil CO₂ "from well-to-wheel"**
Kommissionens förslag skulle effektivt stoppa både klimatmässigt ineffektiva biobränslelösningar liksom en hotande övergång till drivmedel, baserade på t ex stenkol eller tjärsand med väldiga CO₂-utsläpp i produktionsledet.
- b. **Stöd effektivt regelverk om snittutsläpp på 120/130 g CO₂/km 2012 från ny, lätta fordon**
Fordonsindustrin arbetar intensivt för att urholka den uppgörelse EUs ledare fattat om att via lagstiftning få fram en mera energieffektiv fordonsflotta. Bl a vill man att användning av biodrivmedel ska dämpa kraven på energieffektivitet. Den svenska regeringen måste hjälpa till att blockera dessa strävanden från industrin.
- c. **Stöd förslag om regelverk för återbetalning av dieselskatt till tunga fordon som omfattas av km-skatt**
EU-kommissionen vill i energibeskattningsdirektivet införa ett system för förenklad återbetalning av dieselskatt till tunga fordon som omfattas av km-skatt. Viktigt att Sverige stöttar detta förslag (se punkt 1a).
- d. **Kräv regelverk för återbetalning av registreringsskatt vid ändring av registreringsland**
För att inte registreringsskatter ska försvåra handel med bilar över gränserna inom EU behövs ett smidigt system för återbetalning av skatten när ett fordon ändrar registreringsland.
- e. **Kräv system för certifiering av flexifuel-bilar och etanolbränslen**
Det saknas ett regelverk inom EU för såväl flexifuel-bilar som E85. Detta är inte acceptabelt på sikt vare sig från konsument- eller miljösynpunkt.

4. Hastighetsövervakning, hastighetsgränser

- a. **Sänk reella hastigheten utanför tätorter med 5-15 km/h via nedskyltning och övervakning**
Hastighetsöverträdelser är den enskilt viktigaste orsaken till att 400-500 personer varje år dödas i trafiken. Med lägre farter skulle många liv sparas, koldioxidutsläppen skulle minska med 4-6 procent, konkurrenskraften för kollektiv- och spårtrafik skulle stärkas.
- b. **Maxfart 110 km/h**
Vid hastigheter över 90 km/h ökar bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp per km snabbt. Den möjlighet att höja högsta tillåtna fart till 120 km/h som riksdagen under våren 2007 gett klartecken till, är mycket olycklig och bör inte utnyttjas av Vägverket och andra ansvariga.

5. Infrastrukturlanar, kollektivtrafik

- a. **Anpassa infrastruktursatsningarna till klimatpolitiken**
Trafikplaneringen måste rimligen utgå från att klimatpolitiken är framgångsrik. Enligt en färsk studie som utförts på uppdrag av SIKa (Statens Institut för KommunikationsAnalys)¹² skulle åtgärder som gör att personbilstrafikens koldioxidutsläpp 2020 är 20 procent lägre än 1990 leda till en minskning av personbilstrafiken med 15-20 procent. I sina förslag till långtidsplaner för perioden 2010-2019 utgår Vägverket och Banverket istället från att klimatmålet spricker.
- b. **Prioritera riktade trafiksäkerhetsinsatser (mitträcken, kameror, alkohol m m) framför nyinvesteringar i infrastrukturlanarna**
Inriktningen bör vara att minimera satsningen på nya vägbyggen som driver upp både hastigheter, trafikarbete och utsläpp. Säkerheten förbättras bäst med fler mitträcken och hastighetskameror, skärpta fartgränser och ett snabbare införande av alkohol.
- b. **Öka det statliga stödet till kollektivtrafiken**
Det måste bli lättare att resa kollektivt. Staten måste skärpa styrmedlen för att få en bättre kollektivtrafik.

6. Forskning och Utveckling

Stötta utvecklingen av effektivare fordon och transportlösningar samt utveckling av koldioxidneutrala drivmedel bl a för att säkra inhemsk teknik- och marknadsutveckling.
Exempel: plug-in dieselhybrider, biljettsystem i kollektivtrafiken, biomassebaserad syntetisk diesel

¹² Infrastrukturlaneringen som en del av transportpolitiken, SIKa Rapport 2007:4

Bilaga 1

Ur Klimatstrategi för vägtransportsektorn. Vägverket publikation 2004:102

Klimatstrategin för att målen för vägtransportsektorns utsläpp av klimatgaser skall uppnås:

En tydlig och långsiktig klimat- och transportpolitik, där förändringarna annonseras i god tid och balanseras så att de kortsiktiga och långsiktiga nationella klimatmålen uppnås. Utgångspunkten bör vara att starta med de mest kostnadseffektiva åtgärderna. Åtgärder och styrmedel som ger synergier eller små konflikter med andra samhällsmål bör också premieras.

En kraftfull internationell samverkan. De åtgärder och styrmedel som kommer att behövas sätts in för att nå klimatmålen kommer att behöva koordineras internationellt för att undvika konkurrensnackdelar, gränshandelsproblem och för att ge maximal effekt på teknikutvecklingen.

Strategin för att klara målen innehåller tre insatsområden:

- Energieffektivisering inom transportsektorn på kort och lång sikt
- Storskalig introduktion av förnybara bränslen inom vägtransportsektorn
- Påverka transportefterfrågan och ökad samverkan mellan transportslagen.

Styrmedel för att uppnå detta är:

- Ekonomiska styrmedel som stödjer utvecklingen mot ett transportsnålt och energieffektivt transportsystem.
- En successiv höjning av skatten på drivmedel så att drivmedelskostnadens andel av hushållens reala inkomster hålls oförändrade. Styrmedlet verkar för att dämpa den trafik tillväxt som annars skulle ske.
- Om insatserna inte är tillräckliga – höj skatter och avgifter ytterligare för att dämpa trafikökningen

Bilaga 2

Ur Klimatstrategi för vägtransportsektorn. Vägverket publikation 2004:102

Tabell 5.1. Effekt av åtgärder för att minska koldioxidutsläppen jämfört med om inga åtgärder vidtas

	Miljoner ton koldioxid		
	2010	2020	2050
Samhälle och transportefterfrågan			
Transportsnål bebyggelsestruktur och hållbar planering av transportsektorn	0	0,70	2,17
Synliggör näringslivets transporter	0,02	0,05	0,07
Kollektivtrafik som attraktivt alternativ till bilen	0,02	0,04	0,24
Cykel tar marknadsandelar från bilen i kortväga persontransporter	0,02	0,05	0,25
Bilpooler	0,01	0,20	0,40
Ökad beläggning i personbil genom samåkning	0,01	0,06	0,29
Virtuella resor ersätter fysiska	0,17	0,56	0,88
E-handel med effektiva transporter	0,01	0,05	0,13
Ökad intermodalitet för ökad energieffektivitet i godstransporter	0,04	0,09	0,14
Samordning av lastbilstransporter	0,01	0,03	0,04
Skatter och avgifter som styr mot effektivare transporter	3,39	3,82	7,97
Ökad energieffektivitet			
Påverka egenskaperna hos nya fordon samt skatter och avgifter som styr mot effektivare fordon	0,73	1,44	1,74
Påverka konsumenten vid nybilsköp och påverka modellutbudet i Sverige	0,08	0,19	0,19
Påverka körsättet	0,23	1,04	1,91
Vägutformning för minskad klimatpåverkan	kvantifiering saknas	kvantifiering saknas	kvantifiering saknas
Lägre tempo för ökad energieffektivitet och dämpad efterfrågan	0,31	0,60	1,47
Bränslen			
Låginblandning av alkoholer i bensin	0,48	1,14	0,96
Låginblandning av syntetdiesel		0,37	0,93
Fordonsflottor, främst lokala, drivna på biogas, etanol och DME		0,20	
Långsiktig satsning på DME, alkoholer och vätgas			9,48
Minskad effekt genom överlappning mellan åtgärder	-0,50	-1,19	-9,43
Totalt åtgärder	5,03	9,41	19,8

Bilaga 3

Snålare bil men dyrare soppa - vad blir slutresultatet?

Årlig drivmedelskostnad resp koldioxidutsläpp vid en körsträcka på 1 600 mil per år vid olika bränsleåtgång och drivmedelspris - ett räkneexempel

Drivmedelspris kr/l	Årlig drivmedelskostnad vid resp bränsleförbrukning				120 g/km	
	1,0 l/mil	0,8 l/mil	0,6 l/mil	0,4 l/mil	Bensin = 0,51	Diesel = 0,47
10	16 000	12 800	9 600	6 400	8 160	7 520
15	24 000	19 200	14 400	9 600	12 240	11 280
20	32 000	25 600	21 000	12 800	16 320	15 040
25	40 000	32 000	24 000	16 000	20 400	18 800
30	48 000	38 400	28 800	19 200	24 480	22 560
Kg CO ₂ /mil bensin/diesel	2,36/2,56	1,89/2,05	1,42/1,54	0,94/1,02	1,20	1,20
Kg CO ₂ /år bensin/diesel	3 776/4 096	3 024/3 277	2 272/2 458	1 504/1 638	1 920	1 920

Utan högre priser på fossila drivmedel är det i praktiken inte möjligt att radikalt minska transportsektorns koldioxidutsläpp. Andra åtgärder är mycket viktiga som komplement, men utan högre priser på bensin och diesel blir klimatomställningen i onödan svårare och dyrare. Dyrare bensin och diesel hotar inte ekonomi och välfärd, tvärtom. Utan högre priser på fossila drivmedel, kommer tvärtom den nödvändiga klimatomställningen att bli både dyrare, svårare och ta längre tid, med negativa effekter på både miljö, ekonomi och välfärd som följd.



Naturskyddsföreningen

Med kraft att förändra

Ge oss kraft
att förändra.
Pg.90 1909-2

Naturskyddsföreningen. Box 4625, 11691 Stockholm.
Tel 08-702 65 00. info@naturskyddsforeningen.se

Naturskyddsföreningen är en ideell miljöorganisation med kraft att förändra. Vi sprider kunskap, kartlägger miljöhot, skapar lösningar samt påverkar politiker och myndigheter såväl nationellt som internationellt. Föreningen har ca 170 000 medlemmar och finns i lokalföreningar och länsförbund över hela landet.

Vi står bakom världens tuffaste miljömärkning
Bra Miljöval.

www.naturskyddsforeningen.se



Bra Miljöval