

Supermiljöbilspremien slaktad – regeringen måste tänka om

Inför valet utlovade regeringen en supermiljöbilspremie för att påskynda introduktionen av bilar med mycket låg klimatpåverkan. Under våren har Transportstyrelsen tagit fram ett konkret förslag till hur premien kan utformas, hårt styrt av snäva direktiv. Vi har sammanställt de 22 remissvaren: Konkurrensverkets yttrande på fem rader är det enda okritiska. Alla andra 21 myndigheter, intresseorganisationer och branschorgan är skarpt kritiska – en unik enighet som regeringen måste ta till sig!

Den svidande kritiken gäller framför allt tre områden:

För snäv målgrupp. Supermiljöbilspremien gäller bara privatpersoner, vilket kritiseras av bl.a. Energimyndigheten, Konsumentverket, KTH, Naturvårdsverket och Svensk Energi. Åtminstone bilpooler, hyrbilsföretag och taxi bör inkluderas – då får mångfald fler än de 5 000 som annars kan få bidraget möjlighet att testa elbil.

Inga bilföretag marknadsför elbilar till privatpersoner. Alla är eniga om att de höga inköpskostnaderna bättre kan bäras av kommuner, energibolag och företag med grön profil. Avgränsningen till privatpersoner är alltså helt marknadsfrånvänd och kan leda till att Årets Bil i Europa, för första gången en elbil, inte ens kommer när den svenska marknaden.

För sent och för kort. Att år 2010 avisera en premie som först ska gälla 2012 innebär att marknaden är död däremellan. Elbilsförsäljningen tar fart i övriga Europa men elbilstillverkarna prioriterar bort Sverige eftersom vi saknar stimulans. Att premien bara gäller till 2014 betyder att elbilarna drabbas av samma osäkerhet som etanol- och gasbilarna. Premien bör införas nu, med ett halvårs retroaktivitet som när miljöbilspremien infördes, och gälla till 2016. Denna kritik framförs av bl.a. BilSweden, SPI och SveBio.

Orimlig avgränsning till enbart elbilar. Hela 15 av de 22 remissvaren, däribland myndigheterna med sektorsansvar för trafik, energi och miljö, avfärdar förslaget till fordonsdefinition som i praktiken innebär enbart elbilar och laddhybrider. Kritiken är massiv mot att förslaget enbart bryr sig om utsläpp ur avgasröret och inte tar hänsyn till om bilen drivs med förnybara drivmedel med lägre klimatpåverkan. Förslaget att ge 40 000 kr till bilar med 50 grams utsläpp och noll kronor till de med 51 grams utsläpp är inte heller populärt; trappstegseffekterna blir groteska.

När effekterna av supermiljöbilspremien ska bedömas, skräder myndigheterna och organisationerna inte orden. Chalmers anger att premien knappast kommer att användas och att den därför försämrar elbilens långsiktiga möjligheter. Vinnova bedömer den samhällsekonomiska nyttan som ”låg” medan VTI anger att kostnaderna blir mycket högre än vad regeringen tror.

Den massiva kritiken, som mynnar ut i att bl.a. Energimyndigheten avvisar hela förslaget, ger regeringen ett klart mandat att snabbt lansera en supermiljöbilspremie som lever upp till namnet.

Per Lundgren
Öresundskraft

Mattias Goldmann
Gröna Bilister