

# EN GRÖN BILPARK

Sverige visar vägen  
ut ur fossilsamhället!



## **Innehåll**

**Vi behöver rörlighet! s. 3**

**Trafiken – den stora återstående utmaningen! s. 4**

**Krafttag för snabb omställning av bilparken! s. 6**

**På väg mot en fossiloberoende fordonsflotta 2030 s.  
10**

**Centerpartiet vill öka takten i omställningen! s. 12**

**Centerpartiet föreslår! s. 14**

**Du nya gröna sköna värld – Centerpartiets Sverige  
år 2030!  
s. 16**

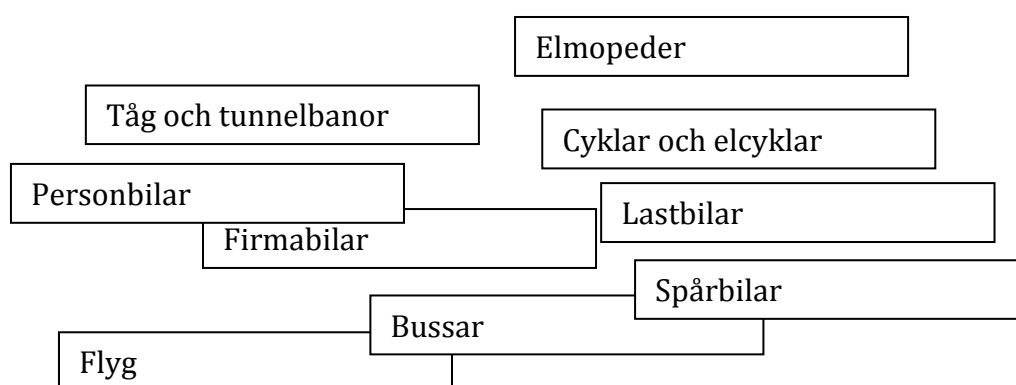
Rapporten  
EN GRÖN BILPARK  
Sverige visar vägen  
ut ur fossilsamhället  
Presenteras 19 maj 2010

## Vi behöver rörlighet!

### Rörlighet ger frihet och möjligheter:

- möjlighet att välja jobb
- frihet att välja bostadsort
- möjlighet att umgås med släkt och vänner
- frihet att välja fritidsaktiviteter för sig själv och sina barn
- möjlighet att få vardagspusslet att gå ihop
- frihet att uppleva nya miljöer och människor

I Centerpartiets framtidssamhälle behövs många olika transportmedel, t.ex.



Sverige är ett till ytan stort land och kräver mycket transporter. Transporter behövs för gods och varor, och för att knyta kontakter mellan regioner och över nationsgränser.

Bilen är nödvändig, liksom transporter på väg där det saknas alternativ. Huvuddelen av kollektivtrafiken går på väg. Men resandet och transportererna behöver ske på klimatets villkor.

En bil är inte nödvändigtvis som Grön Ungdom beskriver det en "tvåtons plåtlåda"<sup>1</sup>. För att inte förstöra klimatet måste vi använda alternativa bränslen<sup>2</sup>, andra tekniker och utveckla mer energieffektiva bilar.

<sup>1</sup> DN debatt 11 maj 2010

<sup>2</sup> Alternativ till fossilbränslen såsom el från koldioxidfri elproduktion, biogas, biodiesel och etanol.

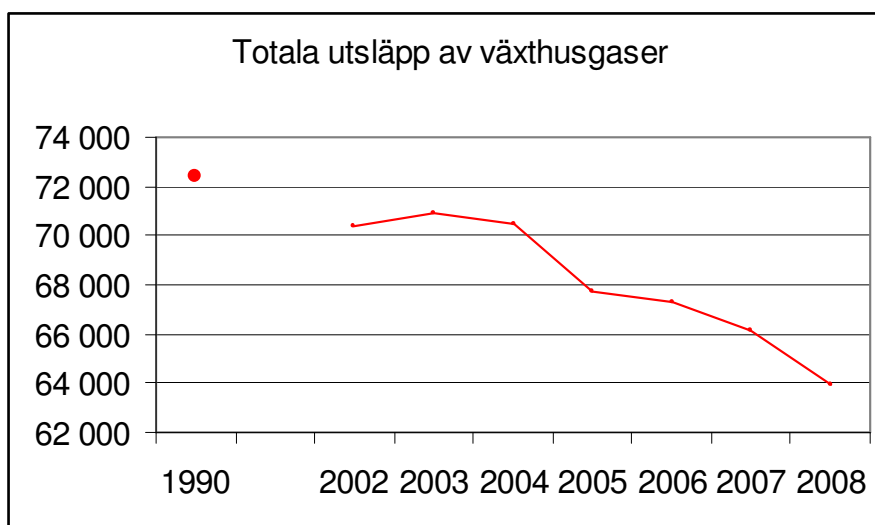
## Trafiken – den stora återstående utmaningen!

Centerpartiet har i regering höjt ambitionerna när det gäller att minska utsläppen av växthusgaser. Sveriges klimatutsläpp ska minska med 40 procent från 1990 till år 2020. Det innebär en rejäl utmaning för Sverige, där den tidigare regeringen med socialdemokraterna tillsammans med vänsterpartiet och miljöpartiet lämnade ett klimatmål på 4 procent till år 2012<sup>3</sup>.

Sverige har för ett utvecklat industriland låga klimatutsläpp per person. Utsläppen från varje svensk är närmare en fjärdedel av genomsnittamerikanens klimatutsläpp. Inom några år beräknas utsläppen per kinesisk invånare överträffa varje svensk.

### Höjda ambitioner – och minskade utsläpp under alliansregeringen

Utsläppen minskar nu under alliansregeringen kraftigare än någonsin tidigare under en sammanhängande period av flera år. Den konkreta planen för att minska utsläppen med 40 procent innebär att Sverige siktar på att ha lägsta utsläppen per invånare i ett industriland år 2020.



Källa: Naturvårdsverkets utsläppsstatistik. [www.naturvardsverket.se](http://www.naturvardsverket.se)

Sverige har också överlägset störst andel förnybar energi av alla EU:s 27 medlemsländer. Andelen ska öka. I EU ska 20 procent av energin vara förnybar år 2020. Sverige leder EU-klungan och är överlägset med ambitionen att hälften av energin ska vara förnybar år 2020.

Energianvändningen i Sverige består i princip av tre stora delar:

- **Elproduktionen**, som i stort är fossilfri. I snabb takt utvecklas nu även förnybar el vid sidan av kärnkraft och vattenkraft.

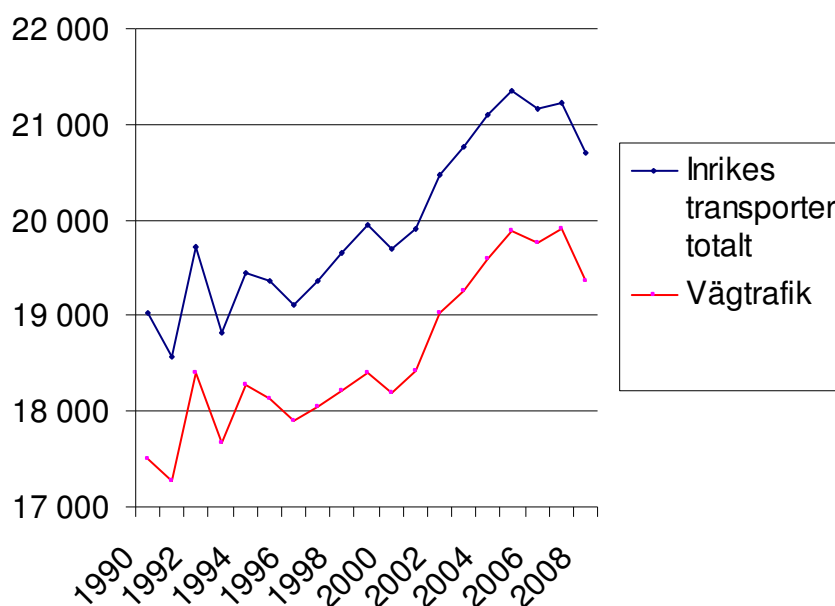
<sup>3</sup> Nationell klimatpolitik i global samverkan, prop 2005/06:172

- **Energi för uppvärmning**, där fossil energi i stor utsträckning har ersatts av förnybar fjärrvärme, värmepumpar och el.
- **Transportsektorn** där vägtransporterna fortfarande är starkt beroende av fossila bränslen. Trafiken i Sverige svarar för en tredjedel av utsläppen av växthusgaser.

Göran Perssons regering överlämnade 2006 Europas mest bränsleslukande bilar. Det var uppenbart att det måste förändras!

### Trenden har vänt - men mycket återstår

När övriga sektorer har minskat utsläppen, har utsläppen från transportsektorn tidigare fått fortsätta att öka. Ett trendbrott inträffade 2009: koldioxidutsläppen från transportsektorn, däribland vägtrafiken minskade. Detta trots att trafiken, särskilt personbilstrafiken, ökade på våra vägar.

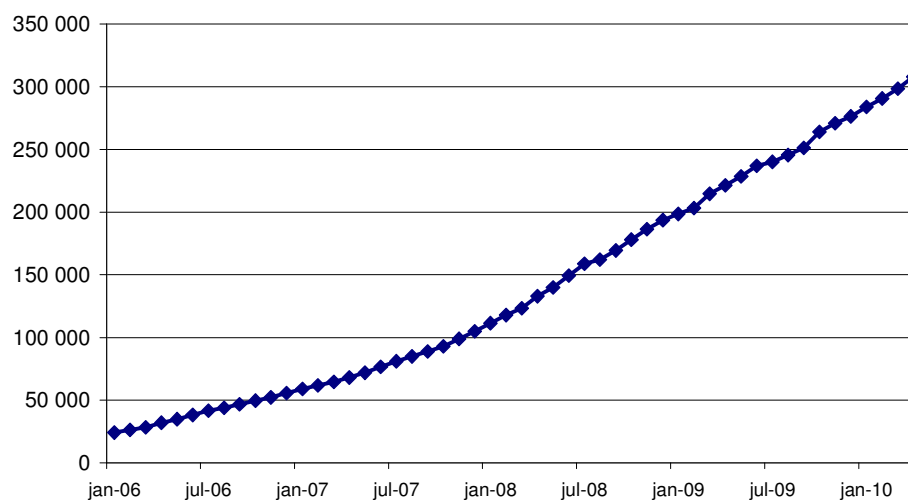


Källa: Naturvårdsverkets utsläppsstatistik. [www.naturvardsverket.se](http://www.naturvardsverket.se)

## Krafttag för snabb omställning av bilparken!

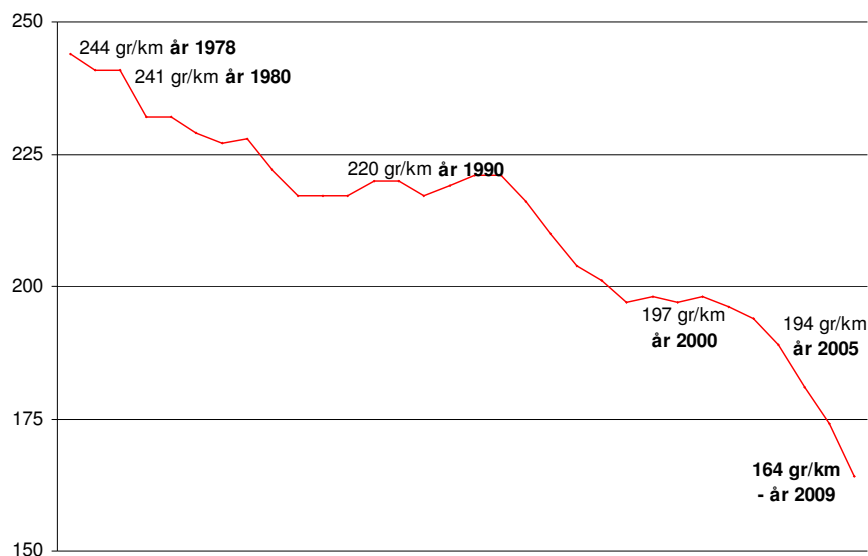
Den svenska bilparken förändras nu snabbt. I december 2005 fanns 23 000 miljöbilar. Fyra år senare, i slutet av 2009, fanns 277 000 miljöbilar. Med senaste kvartalet rullar närmare 300 000 miljöbilar på våra vägar. Mer än var tredje bil som säljs är en miljöbil.

### Antal registrerade miljöbilar



Förra året skedde också den största minskningen av koldioxidutsläpp från nya bilar sedan mätningarna startade 1978. Nya personbilar förbrukade 2009 i genomsnitt 164 gram koldioxid per kilometer. Det är en sänkning med 30 gram sedan 2005. Som jämförelse sänktes utsläppen 26 gram mellan 1990 och 2005. Omställningen är bland de snabbaste i Europa. Skillnaden mot övriga av Europa minskar därmed snabbt, där snittet var 153 gram per kilometer 2008.

## Utsläpp från nya bilar



Källa: Minskade utsläpp från vägtrafiken men stora utmaningar väntar. Vägverket 2010-02-18

Försäljningen av alternativa bränslen har ökat kraftigt. Försäljningen till etanolbilar har ökat åtta gånger och biogasen tre gånger sedan år 2006.

### Miljöbilspremien och andra viktiga åtgärder för omställningen

- Redan i april 2007 infördes Miljöbilspremien. Under drygt två år stimulerades miljöbilsförsäljningen genom en miljöbilspremie på 10 000 kronor till privatpersoner som köpte en miljöbil. Från 1 juli 2009 fortsätter stimulansen genom slopad fordonsskatt för nya miljöbilar de första fem åren.
- Regeringen har beslutat att öka andelen miljöbilar som staten köper in till att omfatta alla bilar. Först till 85 procent 2007 och nu till 100 procent från och med 2009.
- Från 2011 baseras fordonsskatt på bilens koldioxidutsläpp – ju lägre utsläpp desto lägre skatt
- Koldioxidbaserad fordonsskatt för lätta lastbilar, lätta bussar och husbilar införs 2011.
- Grön skatteväxling ger drivkraft och tid för omställning. Regeringens höjde koldioxidskatten 6 öre/kg koldioxid med budgeten 2008, samtidigt som reseavdraget höjdes med 50 öre till 18.50 kr vilket motsvarar drygt skattehöjningarna på drivmedel.

Vissa klimatskattehöjningar är redan beslutade av riksdagen och träder i kraft stegvis 2010-2015 och balanseras med motsvarande skattesänkningar.

Oppositionen förslag om en kilometerskatt på 170 000 kronor per lastbil och bensinskattehöjning på 50 öre, utan motsvarande inkomstskattesänkning, innebär kraftiga kostnadsökningar för svensk basindustri och åkerinäring. Det är också ett hårt slag mot landsbygdens folk som är beroende av bilen varje dag. Utöver detta slänger man miljoner i sjön för att bygga om gamla bilar.

Regeringen har redan presenterat ett omfattande klimatskattepaket som träder i kraft kommande årsskifte och genomförs stegvis de kommande åren. Klimatskattepaketet minskar sammanlagt utsläppen med drygt fyra gånger mer än en bensinskattehöjning på 50 öre och sker samtidigt som vi genomför andra skattesänkningar, en s.k. grön skatteväxling. Vi är övertygade om att nu krävs andra åtgärder för att ställa om fordonsparken än att i ekonomikrisens spår göra det dyrare att transportera gods och människor.

- Ekonomiskt stöd för utbyggnad av fler tankställen för biogas och etanol med 150 miljoner kronor. Det går nu att tanka biogas på 50 procent fler platser.
- Inom EU har Sverige varit med och drivit fram krav på biltillverkarna om lägre utsläpp från nya bilar. Från och med år 2012 införs koldioxidkrav för nya personbilar inom EU. Det innebär att EU-snittet för nya personbilers koldioxidutsläpp ska minska successivt till 120 g koldioxid per kilometer till år 2015.
- Möjlighet att införa lokala begränsningar av dubbdäcksanvändningen för att minska skadliga partikelutsläpp i tätorter infördes i november 2009.
- 340 miljoner kronor satsas på Hållbara städer, som bl.a. ska stimulera till bra trafiklösningar
- Trängselavgifter har införts i Stockholm och kommer att införas i fler storstäder, vilket minskar trängsel och köer
- Miljöprovning av Förbifart Stockholm som ger bättre framkomlighet och renare luft utan att förstöra värdefull miljö
- Infrastrukturåtgärder för järnväg och väg på upp mot 497 miljarder planeras fram till 2021. Väginvesteringar och vägupprustning är avgörande del för miljövänligt resande, bl.a. med kollektivtrafik. Underhållet har varit kraftigt eftersatt under allt för många år - därför krävs kraftsamlingen med 136 miljarder kronor enbart till upprustning.

**Andra viktiga styrmedel:**

- Förnybara drivmedel är skattebefriade
- Biogas-, elhybrid- och etanolbilar stimuleras med extra nedsättning i förmånsvärde vid förmånsbeskattning.
- Många kommuner har gratis parkering för miljöfordon
- Från och med 2011 tillåts inblandning av upp till 10 % etanol i bensin genom ett EU-direktiv, jämfört med max 5% idag.
- Producentansvar för bilar gör att tillverkar och importörer har det fulla ansvaret för att återvinning av skrotbilar och uttjänta bilar sker

**Det här är också på gång:**

- Fortsatta satsningar med industrin på att stödja svensk teknik för framtidens biodrivmedel. Alliansregeringen har avsatt 875 miljoner kronor för kommersialisering av ny energiteknik, vilket gått till demonstrationsanläggningar för andra generationens biodrivmedel, bland annat svartlutsförgasning vid pappersbruk i Piteå och förgasning av biomassa i Göteborg.
- Energimyndigheten, Naturvårdsverket och Jordbruksverket arbetar med en biogasstrategi för att öka produktion och användning av biogas.
- Regeringen satsar på att stärka och utveckla miljöomställningen i den svenska fordonsparken genom innovationer och ny teknik. Tre miljarder kronor satsas på ett nytt forsknings- och utvecklingsbolag för att främja teknikutveckling och framställandet av alternativa drivmedel inom den svenska fordonsparken. 450 miljoner kronor om året satsas av staten på fordonsforskning tillsammans med motsvarande del från branschen.
- Tillsammans med bilbranschen görs även en satsning på elbilar och laddhybrider.

## **På väg mot en fossiloberoende fordonsflotta 2030!**

Centerpartiet har i regering slagit fast att Sverige år 2030 ska ha en fossiloberoende fordonsflotta. Alla vägfordon ska kunna drivas på annat än fossil energi, och i princip också göra det.

Effektivisering och eldrift minskar behovet av drivmedel så mycket att det är fullt realistiskt att ge alla medborgare hög rörlighet och personlig frihet och samtidigt tillgodose det återstående behovet av förnybara drivmedel på ett hållbart sätt.

Fossiloberoende fordonsflotta är i internationella sammanhang ett av de mest uppmärksammade och långtgående målen i alliansregeringens samlade energi- och klimatpaket. Fossiloberoendet är viktigt för att nå klimatmålen 2020 men framförallt för att kunna nå målet om noll nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären 2050.

### **Utmaningen är stor - men fossiloberoende fordonsflotta är möjlig**

Fordonsflottan byts ut på cirka 15 år. Investeringar för förnybar produktion och distribution till kund, liksom infrastruktur för el, kräver tid. Besluten och stimulanserna den närmaste mandatperioden är därmed avgörande för en fossiloberoende fordonsflotta 2030.

Idag används ca 100 TWh drivmedel i transportsektorn, till helt övervägande delen bensin och diesel. Ett framtidsscenario kan vara:

#### **2020**

Mellan 2015 och 2020 fasis försäljningen av bilar som enbart drivs med bensin och diesel ut. 2010 års nivå på 100 TWh har minskat när alla nya fordon är mer bränsleeffektiva. Den storskaliga introduktionen av pluginhybrider och elbilar tar över marknaden på bred front. Biobränslen ersätter fossilbränslen.

#### **2030**

10 TWh el används för att i princip kunna driva alla Sveriges personbilar på el och delvis även för tyngre fordon. 15 TWh biogas och andra effektiva biodrivmedel kompletterar el för personbilar. 25 TWh biodiesel och liknande behövs för att driva den tunga trafiken.

### **Mix av bränslen och tekniker bygger framtidens bilpark**

Sammantaget skulle alltså vägtrafikens energianvändning kunna vara högst hälften så stor 2030 som idag. Alla fordon, oavsett bränsle, är betydligt mer bränsleeffektiva än dagens. I de stora städerna är det rena elbilar som dominerar, medan hybrider med kombination av el och biodrivmedel ersätter dagens familjebil. För långväga trafik dominerar fortsatt förbränningsmotorer drivna på flytande biodrivmedel.

För de tunga transporterna dominerar fortsatt flytande bränslen, även om det finns förutsättningar för el-hybriddrift.

Staten kan vara en förebild och föregångare innebär att ställa krav och stimulera fram ny teknik och bilar som kör på miljövänliga bränslen. Därigenom växer lösningarna för framtidens transporter fram.

För att klara att nå visionen måste produktionen av förnybara bränslen mångdubblas, inte minst i flera produktionsanläggningar i Sverige.

Mer livsmedelsavfall och annat organiskt avfall måste användas till biogastillverkning. Laddhybrider och elbilar måste introduceras i stor skala och få ett kommersiellt genombrott. Redan idag finns färdiga modeller som är på väg att serietillverkas.

Batterier för elfordon måste utvecklas för att bli billigare, lättare och bättre.

**Detta är miljöbilar i dag:**

- Fordon som drivs med etanol E85.
- Fordon som drivs med naturgas-biogas (metan).
- Fordon som drivs med bensin- och dieseldrivna fordon inklusive elhybridmodeller som släpper ut max 120 g/km koldioxid per km.

**Elbil...**

...är ett begrepp som används för bilar som kan laddas från nätet (dvs tankas via uttag i väggen). Det kan vara rena elbilar med enbart laddning från nät (batteribil) och bil som kan tankas med pumpbränsle och från nät (laddhybrid, plug-in-hybrid).

## Centerpartiet vill öka takten i omställningen!

Vi står inför en stor förändring under en jämförelsevis kort tidsperiod. Det kräver en medveten politik för teknisk förnyelse, dynamiska marknader och internationellt samarbete. Den omställning som vi nu har påbörjat behöver inte bara fortsätta, utan intensifieras.

Vi ska jaga utsläppen, inte bilisterna eller bilarna. Att stimulera miljövänliga alternativ och beskatta utsläppen är avgörande, inte att straffa transporterna i sig. Politiken ska ställa kraven, men inte välja teknik. Vi ska sätta upp den långsiktiga ambitionen och spelreglerna, men utvecklingen under vår ribba sker bäst genom marknadsekonominns förmåga till innovationer, nytänk och teknikutveckling.

Stimulanser för marknadsintroduktion och till teknik som inte är kommersiell gångbar ännu är nödvändigt för att skynda på omställningen. Däremot är det bortkastat att använda skattebetalarnas pengar till konvertering av gamla bilar så att livslängden på miljödåliga bilar förlängs ytterligare, som vänsteroppositionen föreslår.

Förnyelsen av fordonsflottan måste gälla hela kedjan från fordonsutveckling till bränsle och distribution.

### **Kräver snabb elbilsintroduktion**

För att realistiskt kunna nå målet till år 2030 krävs bland annat en snabb och bred introduktion av elbilar. Elmotorn är så mycket effektivare än förbränningsmotorn vilket minskar energibehovet i hela trafiksektorn. Med alliansregeringens politik kommer det också att finnas ett kraftigt elöverskott att använda för export och för transportsektorn.

Med dagens styrmedel slutar introduktionen med små serier eller testfordon. Bedömare skjuter det breda inträdet av elbilar några år framåt. Utvecklingen behöver stimuleras. Flera länder använder sig av olika incitament för att miljöanpassa bilparken. Det kan gälla målsättningar för antal bilar, premier och projekt för laddinfrastruktur.

### Elbilsfrämjande insatser i andra länder

- **Spanien:** Regionala skillnader, typexempel 6000 € i bidrag.
- **Frankrike:** 5000 € i bidrag, max 20% av priset. (tom 2012)
- **England:** Ingen fordonsskatt samt inget förmånsvärde för elektrisk tjänstebil i 5 år. Fr o m 2011: 25% bidrag vid elbilsköp, upp till 5000 £. (Total budget för detta bidrag 230 millioner £)
- **Italien:** Bidrag vid elbilsköp 3500 €
- **USA:** 2500 – 7500 \$ bidrag beroende på batteristorlek.
- **Canada:** 3600 – 8900 \$ bidrag (regionalt i Ontario)
- **Danmark och Norge:** Momsbefrielse (hög "försäljningsskatt")

*Källa: Näringsdepartementet*

### Andra bedömningar av snabb introduktion av elbilar

- **Bilsweden:** Genombrott kring 2015. Fram tills dess kommer försäljningen mestadels att omfatta små volymer av provbilar.
- **Vägverket:** Under de närmaste åren handlar det om små serier eller testfordon. 2015 eller något tidigare kommer möjligen genombrottet.
- **Energimyndigheten:** I myndighetens långtidsprognos dröjer det till 2015 innan elbilar och laddhybrider börjar säljas i större volymer. Mellan 2015 och 2020 bedömer myndigheten att 85.000 elbilar och laddhybrider kan komma att säljas.
- **IVA (Ingenjörsvetenskapsakademin):** Akademin föreslår att Sverige formulerar en nationell vision med innebörden att Sverige har 600.000 laddhybrider och elbilar år 2020. USA har satt upp målet om 1 miljon laddhybrider till 2015. Frankrike och Tyskland siktar på 2 miljoner respektive 1 miljon elfordon till 2020.

*Källa: Miljödepartementet*

Sverige har tack vare en utvecklad fordons- och kraftindustri, nästan fossilfri elproduktion och både stora resurser och ett brett kunnande vad gäller biodrivmedel en unik möjlighet att ta en ledande position i vägen ut ur det moderna samhällets fossilberoende. Det kan öka Sveriges energisäkerhet och skapa förutsättningar för gröna jobb och nya exportframgångar.

Omställningen kräver utvecklade insatser.

## Centerpartiet föreslår!

- ***En grön bilpremie på 30 000-50 000 kronor bör införas till konsumenter som köper en bil som släpper ut mindre än 50 gram per kilometer.***

Premien ska vara teknikneutral under utsläppskravet på 50 gram, men stimulera till inköp av bil som drivs av den allra senaste tekniken, i dagsläget el- och laddhybrider. Tekniken är ny och dyrare och premien behöver vara avsevärt högre än tidigare miljöbilspremie.

- ***Stimulansen med nedsättning för miljöbilar i förmånsbeskattningen ska fortsätta.***

Ytterligare nedsättningar bör göras för elbilar och laddhybrider. De nuvarande nivåerna för E85 bilar om 20% eller högst 8.000 kr och för gasbilar om 40% eller högst 16.000 kr behålls.

- ***Fordonsskatten differentieras ytterligare beroende på bilens koldioxidutsläpp*** – därmed blir det dyrare för konsument med en bil som är bränsleslukande och släpper ut mycket koldioxid, och billigare med bränslesnålare bilar
- ***Biodrivmedel ska vara billigare för konsument än fossila drivmedel genom skattebefrielse för biodrivmedel även efter 2013 eller annat system som säkerställer prisskillnad mellan förnybart och bensin.***
- ***Ett program för samordnad av offentlig upphandling av elbilar införs***
- ***En nationell samordning av uppbyggnad av infrastruktur införs.***  
  
Utbyggnaden av laddinfrastrukturen bör ske tillsammans med branschen, men en storskalig introduktion av elbilar kräver nationell kompetensuppbyggnad om t.ex. behovet av ny infrastruktur för snabbladdning, laddstandarder, betalningssystem etc. Vi kommer också driva på för standardiserad teknik i EU, så att bilen ska kunna laddas med samma system i hela EU.
- ***Fullskaliga utvecklingsanläggningar behöver börja byggas redan nästa mandatperiod*** för att det 2030 ska finnas ett tillräckligt utbud av förnybara klimatneutrala bränslen.
- ***Sverige bör satsa på att bli värd för minst en av EU:s gemensamma pilotanläggningar*** för en ny generation effektiva biodrivmedel

- **Starta ett FoU program kring batteriutveckling med pengar från Batterifonden.**
- **Satsningen på forskning och utveckling bör fortsätta och inriktas på senaste tekniken**, som utveckling av batterier för elbilar samt nästa generations biodrivmedel.



## Du nya gröna sköna värld - Centerpartiets Sverige år 2030!

- Framtidens bil är bränslesnål och kan köras på alternativa bränslen
- Framtidens lastbilar och bussar drivs med biodiesel, biogas och andra klimatsmarta bränslen
- I framtidens stadsmiljö är luften renare och trafiken nästan tyst eftersom så många bilar drivs med el – antalet bostäder som är buller störda minskar kraftigt
- Hos familjen med två bilar är en av bilarna, för kortare sträckor, en liten tyst elbil som kan laddas vid ett vanligt eluttag vid garaget
- Cykelbanor för säkrare cykeltrafik har byggts ut i tätorter och mellan tätorter
- Alla taxibilar drivs med el och laddas på snabbbladdningsstationer