

*A2005:020*

# Stor, tung och svårstyrd

Om restriktioner i syfte att påverka  
bilparkens struktur

*Elin Vinger*



# Stor, tung och svårstyrd

Om restriktioner i syfte att påverka bilparkens struktur

Elin Vinger  
Helena Jonsson Franchi  
Daniele Mascanzoni

ITPS, Institutet för tillväxtpolitiska studier  
Studentplan 3, 831 40 Östersund  
Telefon 063 16 66 00  
Telefax 063 16 66 01  
E-post [info@itps.se](mailto:info@itps.se)  
[www.itps.se](http://www.itps.se)  
ISSN 1652-0483  
Elanders, Stockholm 2006

För ytterligare information kontakta Thomas Forsberg  
Telefon 08-456 67 17  
E-post [thomas.forsberg@itps.se](mailto:thomas.forsberg@itps.se)

## Förord

Bilen är viktig för människans välfärd, något som bl.a. visar sig genom hög betalningsvilja både när det gäller fordon och drivmedel. Samtidigt innebär samhällliga mål för minskade utsläpp och ökad trafiksäkerhet, i kombination med utvecklingen av en tyngre och till både storlek och antal större personbilspark, ett ökat politiskt behov av att styra bilparkens fortsatta utveckling.

I denna studie undersöks åtgärder, på nationell nivå och i storstadsregioner, som diskuteras i ett antal länder. Syftet är att undersöka om styrmedel på kort sikt kan komma att påverka utvecklingen av personbilsparken, med avseende på storlek och tyngd, och om dessa åtgärder kan komma att påverka svensk bilindustri.

Trots politiska målsättningar och trots EU:s rekommendationer att harmonisera skattesystemet genom att implementera koldioxiddifferentierade skatter, tyder nuvarande utveckling på att regelverken blir än mer diversifierade. För bilindustrin innebär denna utveckling sannolikt att det på europeisk nivå blir svårare att tillvarata potentiella konkurrensfördelar. När det gäller utvecklingen av personbilsparken innebär de restriktioner och åtgärder som är aktuella sannolikt inte att personbilsparken utvecklas till att bli mindre tung och mer bränsleeffektiv.

Arbetet har utförts av Elin Vinger (projektledare), Helena Jonsson Franchi vid ITPS i Los Angeles (kap 5), Daniele Mascanzoni (kap. 6), Ufficio Tecnico-Scientifico Svedese Srl. Informationen om utvecklingen i Japan har samlats in med hjälp av Åsa Andersson och Izumi Tanaka vid ITPS i Tokyo. Henrik Edwards och Per-Ove Hesselborn har bidragit med kommentarer och synpunkter på rapportens innehåll.

Östersund, december 2005

**Sture Öberg**  
Generaldirektör



# Innehåll

<b>Sammanfattning</b> .....	<b>9</b>
<b>Summary</b> .....	<b>11</b>
<b>1 Utveckling och styrning av personbilsparken</b> .....	<b>13</b>
1.1 Bilindustrin möter ökad konkurrens och hårdare krav.....	13
1.1 Syfte, metod och avgränsningar .....	14
<b>2 EU:s transportpolitik</b> .....	<b>17</b>
2.1 Mål för EU:s transportpolitik .....	17
2.2 Renare avgaser .....	17
2.3 Kostnader och vinster med en offensiv klimatpolitik .....	18
<b>3 Svenska förhållanden</b> .....	<b>19</b>
3.1 Svensk bilindustri?.....	19
3.2 Svensk fordonsstrategi .....	21
3.3 Den svenska bilparken .....	22
3.4 Kort om bilskatter.....	23
3.4.1 Svenska bilskatter 2005.....	23
3.4.2 Kommande skatter och förslag på avgifter och skatter .....	24
3.4.3 Beskattning av tjänstebilar .....	26
3.5 Konsumentinformation.....	26
<b>4 Sports Utility Vehicles</b> .....	<b>27</b>
4.1 Populära fordon orsakar känslomässig debatt .....	27
4.2 SUV:ens tillkomst .....	27
4.3 Karaktäristik.....	28
4.3.1 Utsläpp .....	28
4.3.2 Säkerhet .....	29
4.4 Svenska SUV:ar .....	29
4.5 Andel SUV:ar i Sverige.....	30
4.6 Försäljningen minskar .....	30
<b>5 Japan – accelererar med hjälp av ny teknik</b> .....	<b>31</b>
5.1 Introduktion.....	31
5.2 Utsläpp .....	31
5.3 Säkerhet .....	32
<b>6 USA – Kalifornien visar vägen</b> .....	<b>33</b>
6.1 Introduktion.....	33
6.2 "The Big Three" .....	34
6.2.1 Marknadsandelar .....	34
6.3 Definitioner och klassindelningar .....	35
6.4 Kryphål i skattelagstiftningen .....	36
6.4.1 Skatte- och bonusavdrag vid inköp .....	36
6.5 Kaliforniens betydelse .....	37
6.5.1 Varierande bensinpriser.....	38
6.6 Luftföroreningar och bränsleförbrukning.....	39
6.6.1 Nuvarande lagar .....	39
6.6.2 Lagförslag – begränsning av utsläpp av växthusgaser .....	40
6.6.3 Lagförslag – bränsleförbrukning .....	41
6.7 Strategier för ökad säkerhet .....	41

6.8	Restriktioner för att begränsa SUV:ars mobilitet.....	42
<b>7</b>	<b>Italien – SUV:ens framfart bromsas .....</b>	<b>43</b>
7.1	Introduktion.....	43
7.1.1	Trängsel på vägarna.....	43
7.1.2	Italien - ett land för småbilar .....	44
7.1.3	Inga italienska SUV:ar .....	44
7.2	Allmänna trafikrestriktioner.....	45
7.2.1	Ansvarsfördelning.....	45
7.3	SUV:ar i Italien.....	46
7.3.1	Miljö- och säkerhetsaspekter .....	46
7.3.2	SUV:ar för stora.....	46
7.4	Trafikrestriktioner mot SUV:ar .....	47
7.4.1	Florens mot SUV:ar .....	47
7.4.2	Staten förbereder miljöbeskattning .....	48
7.4.3	Andra krafter .....	48
<b>8</b>	<b>Frankrike – återvändsgränder i Paris.....</b>	<b>49</b>
8.1	Introduktion.....	49
8.2	Fransk bilindustri och bilpark .....	49
8.3	Åtgärder på nationell nivå.....	50
8.3.1	Skatter .....	50
8.4	Konsumentinformation – energietikett .....	51
8.5	Paris .....	51
8.5.1	Förslag om förbud mot SUV:ar .....	51
8.5.2	Förbud i Amsterdam av intresse för Paris.....	52
8.5.3	Organisationer mot SUV:ar .....	52
8.5.4	Trängselavgifter – inget för Paris.....	52
<b>9</b>	<b>Storbritannien – styr med skatter och debatt.....</b>	<b>53</b>
9.1	Introduktion.....	53
9.2	Nationell fordonsskatt .....	53
9.2.1	Effekter .....	54
9.2.2	Krav på hårdare beskattning.....	55
9.3	Konsumentinformation.....	55
9.4	London .....	56
9.4.1	Högre trängselavgift för SUV:ar.....	56
9.4.2	<i>Alliance Against Urban 4X4s</i> .....	57
9.4.3	Kriterier .....	57
9.5	Framtiden? .....	58
<b>10</b>	<b>Sammanfattande diskussion och slutsatser .....</b>	<b>59</b>
10.1	Skilda fokus och tillvägagångssätt.....	59
10.2	Den europeiska situationen .....	59
10.3	Effekter på bilparken och för svensk bilindustri .....	60
10.3.1	Effekter av restriktiva åtgärder i storstadsregioner.....	60
10.3.2	Effekter av styrande åtgärder på nationell nivå.....	61
10.4	Hur kan Sverige påverka bilparkens struktur?.....	62
10.4.1	Åtgärder på nationell nivå .....	62
10.4.2	Åtgärder för att begränsa SUV:ars mobilitet.....	63
	<b>Referenser och hänvisningar .....</b>	<b>65</b>
	Referenser .....	65
	Informationsmaterial.....	65



Svenska myndighetsdokument .....	66
EU-dokument .....	67
Statliga utredningar och lagförslag .....	67
Tidskrifter och artiklar .....	67
Intervjuer/personlig kommunikation.....	68
Internetkällor .....	69
Övrigt.....	70
Hänvisningar.....	71



## Sammanfattning

Ökad konkurrens och ökade säkerhetskrav har medfört att personbilsparken blivit tyngre och större till både storlek och antal. Utvecklingen innebär såväl ökade utsläpp, ökad trängsel som fler allvarliga olyckor. Det i sin tur innebär ett ökat behov av styrning från politiskt håll. I denna studie undersöks åtgärder som syftar till att styra personbilsparkens struktur, med avseende på storlek och tyngd, på nationell nivå och i storstadsregioner. Åtgärder som studeras inkluderar både sådana som redan införts och sådana som är på förslag. De länder som inkluderas har alla betydande bilindustri; Japan, USA, Italien, Frankrike och Storbritannien. I flertalet av dessa länder har också särskilt diskuterats åtgärder för att begränsa användningen av s.k. *Sports Utility Vehicles* (SUV:ar).

Bilindustrin har alltid haft en stor mängd marknader med landspecifika regler och krav att ta hänsyn till. EU:s expansion innebar att antalet landspecifika regler och krav reducerades markant. Sett ur den inre marknadens perspektiv är det dock fortfarande långt kvar innan den europeiska bilmarknaden kan anses vara en gemensam marknad. Utifrån ett politiskt styrperspektiv är det önskvärt med generella styrmedel, riktade så att de motverkar negativa samhällsekonomiska effekter. Trots EU tyder nuvarande utveckling på att regelverket snarare är på väg att bli än mer diversifierat, en konsekvens av att behovet från politiskt håll att styra personbilsutvecklingen ökat.

EU rekommenderar koldioxidifferentierade (årliga) fordonsskatter som styrmedel. I Storbritannien finns redan en sådan skatt medan Sverige är på väg att införa en liknande skatt. I Frankrike är dock inte en årlig fordonsskatt aktuell. Istället har införts en försäljningsskatt som innebär högre kostnader (dock endast marginellt) för bilar som släpper ut mycket koldioxid. Även förbud mot tyngre personbilar har diskuterats i Paris. I Italien (Florens) har redan ett sådant förbud införts. Fler italienska städer väntas följa Florens. Italien är också på gång att införa en miljörelaterad skatt vars utformning i dagsläget inte är känd.

Sammantaget går utvecklingen i Europa mot ett alltmer diversifierat regelverk, vilket för bilindustrin innebär att potentiella konkurrensfördelar blir allt svårare att ta tillvara. Samtidigt innebär de regelverk som utvecklas inte tillräckliga incitament för bilindustrin att utveckla avsevärt mer bränsleeffektiva bilar eller säkra bilar. Erfarenheterna från Storbritannien visar dock att skattesystemets styrpotential är betydande. Vidare kan regelförändringar i USA (Kalifornien) innebära förändrade förutsättningar för bilindustrin och incitament för teknikutveckling. Även utvecklingen i Japan tyder på att teknikutveckling av stor betydelse är på väg, både vad gäller bränsleeffektivitet på kort sikt och alternativa bränslen och framdrivningssystem på längre sikt.

Sverige bör i första hand verka för en implementering av generella styrmedel som kan användas för att påverka bilparkens struktur och som inte innebär en suboptimering eller utgör handelshinder.

## Summary

Increased competition and more stringent requirements have led to the passenger car fleet becoming heavier and bigger, in terms of both size and number. This trend means increased emissions, increased congestion and more serious accidents, which in their turn entail an increased need for control. The present study looks at measures intended to control the structure of the passenger car fleet, in terms of size and weight, both nationally and in metropolitan areas. Measures studied include some which have already been introduced and some which are at the proposal stage. The countries covered by the study all have significant car industries: Japan, USA, Italy, France and Great Britain. Measures to limit the use of so called Sports Utility Vehicles (SUVs) have also been discussed in several of these countries.

The passenger car market previously comprised a large number of markets with country-specific rules and requirements to be taken into account. As a result of the expansion of the EU, these markets were largely reduced. However, we are today still far from having a common market within the EU. From a political perspective, general measurements that reduce negative socioeconomic effects are wanted. The regulatory frameworks within the EU nevertheless seem to become more diversified, as a result of the political need to steer the car park.

The EU recommends an annual tax based on carbon dioxide emissions as a means of control. Great Britain already has a tax of this type, while Sweden is in the process of introducing one. France, however, does not currently have an annual vehicle tax. A sales tax, entailing (marginally) higher costs for cars which emit high levels of carbon dioxide, is however to be introduced. Bans on heavier passenger cars have also been discussed in Paris. A ban of this type is already in place in Italy (Florence), and more Italian cities are expected to follow Florence's lead. Italy is also in the process of introducing an environmentally related tax. However, it is not yet known what form this tax will take.

All in all the trend in Europe is towards an increasingly diversified body of regulations, which means that potential competitive advantages will become increasingly difficult for the car industry to realise. At the same time, the regulations being developed do not offer sufficient incentive for the car industry to develop cars which are significantly safer or more fuel-efficient. However, experiences and studies from Great Britain show that the tax system could be used as an effective control mechanism. Regulatory changes in the USA (California) may also bring about a change in conditions for the car industry and incentives for developing technology. The trend in Japan also suggests the possibility of technological developments of major significance, both with respect

to fuel efficiency in the short term, and alternative fuels and propulsion systems in the longer term.

Sweden should encourage general measurements as means to affect the structure of the car park and avoid sub optimization and barriers to trade.

# 1 Utveckling och styrning av personbilsparken

## 1.1 Bilindustrin möter ökad konkurrens och hårdare krav

Med åren har konkurrensen på bilmarknaden ökat. Biltillverkarna blir allt fler och utbudet större. Även bilförsäljningen, dvs. antalet bilar, ökar i de flesta länder<sup>1</sup>. Samtidigt har bilindustrin<sup>2</sup> mött såväl högre konsumentkrav som lagkrav vad gäller säkerhet, prestanda, tilläggsutrustning och komfort. Teknikutveckling för att möta kraven har medfört tyngre (Tabell 1) och större bilar med starkare motorer. Vikten är en av de komponenter som har betydande inverkan på bilens bränsleförbrukning. Personbilsparken kan sägas ha genomgått en strukturomvandling; den har blivit mer diversifierad samtidigt som den blivit större och tyngre.

Tabell 1 Personbilar i trafik i Sverige med fördelning efter tjänstevikt (procent)

Tjänstevikt	1997	2001	2005
<1000 kg	15,6	9,7	5,7
1000–1299 kg	40	35,3	30,3
1300–1499 kg	36	36,3	35
1500–1699 kg	6,6	14,4	21,5
>1700 kg	1,9	4,3	7,4

Källa: BIL Sweden 2005

För att klara Kyoto-överenskommelsen<sup>3</sup> har EU-kommissionen satt upp som mål för personbilsflottan att de genomsnittliga utsläppen år 2010 inte ska överskrida 140 g/km (en minskning med ca 35 procent i jämförelse med 1995). För att nå målet godkände Europeiska rådet 1996 en gemenskaphetsstrategi som består av tre delar; frivillig överenskommelse med bilindustrin, marknadsinriktade åtgärder och förbättrad konsumentinformation. Trots detta, och trots ökad bränsleeffektivitet och teknikutveckling, har personbilsparkens utveckling inneburit att utsläppen ökat.

Tidigare bestod bilmarknaden av en stor mängd mindre marknader med olika nationella krav och standarder. I och med EU:s expansion reducerades antalet marknader genom att antalet landspecifika regelverk och krav blev färre även om kraven kontinuerligt skärpts. Samtidigt är det Kalifornien, dvs. den marknad av betydelse som generellt ställt hårdast krav, som varit drivande för den teknikutveckling som skett.

<sup>1</sup> Se t.ex. BIL Sweden 2002

<sup>2</sup> Med bilindustri avses här endast personbilsindustri. Lastbilar och övriga tunga fordon exkluderas.

<sup>3</sup> Kyoto-överenskommelsen innebär för EU:s medlemsländer att de tillsammans ska minska utsläppen av växthusgaser fram till 2010 med 8 procent mätt från 1990 års nivå.

Den utveckling av personbilsparken som varit, och den situation vi står inför vad gäller miljöproblem men också ökad trängsel, innebär att ett behov uppstått från politiskt håll att styra utvecklingen. Allt fler länder har börjat intressera sig för att implementera marknadsinriktade åtgärder. En typ av åtgärder syftar till att begränsa fordonens mobilitet (t.ex. trängselavgifter) medan en annan typ av åtgärder syftar till att styra konsumentens val (t.ex. koldioxidifferentierade skatter).

Att personbilutvecklingen inte är hållbar har således med tiden blivit tydligt. Etableringen av *Sports Utility Vehicle* (SUV:ar) har gjort detta ännu tydligare. Det finns ingen vedertagen definition av SUV:ar men generellt innebär de egenskaper som inte är önskvärda ur miljö- och trafiksäkerhetssynpunkt; de är trafikfarligare än andra personbilar, tar upp mer utrymme och medför större utsläpp. I och med det har SUV:ar i den allmänna debatten ofta fått stå för en utveckling som många anser bör motverkas. På flera håll i världen har restriktioner för att begränsa användandet av SUV:ar och/eller fordon med liknande egenskaper föreslagits och diskuterats.

## 1.1 Syfte, metod och avgränsningar

I denna studie undersöks åtgärder som på sikt kan tänkas påverka utvecklingen av personbilsparken och därigenom svensk bilindustri, dvs. åtgärder som sannolikt påverkar olika bilsegment i olika stor utsträckning.

Informationen har samlats in genom intervjuer och studier av relevanta dokument.

Studiens utgångspunkt är åtgärder som har införts, diskuteras och/eller planeras införas för att begränsa användandet av SUV:ar. Av intresse är restriktionernas utformning; dels om åtgärderna kan antas leda till ytterligare teknikutveckling samt motverka den utveckling av personbilsparken som varit under senare år, dels om de utformas på ett sådant sätt att det får konsekvenser för svensk bilindustri. Åtgärder som inte riktar sig specifikt mot SUV:ar men syftar till att styra utvecklingen av personbilsparken är också av intresse. I fokus för studien är politiska åtgärder för att styra personbilparkens struktur, inte åtgärder som syftar till att påverka bränsleval.

Restriktioner mot SUV:ar som utgångspunkt beror på att det i de länder sådana restriktioner har diskuterats uppenbart har funnits ett behov av att styra utvecklingen. Utvecklingen i USA (främst Kalifornien), Storbritannien, Frankrike och Italien studeras därför (se kap. 5-8). Gemensamt för dessa länder är också att de har en betydande bilindustri. En kortare utblick mot Japan görs också eftersom även Japan har en betydande bilindustri och ligger långt fram vad gäller teknikutveckling. Studien gör inga anspråk på att vara uttömmande. Ambitionen är endast att dra tentativa slutsatser om utvecklingen av den transportpolitik som gäller personbilar. Avslutningsvis diskuteras hur Sverige bör agera fortsättningsvis för att styra utvecklingen av personbilsparken och samtidigt värna svensk bilindustri.



Studien vänder sig till beslutsfattare inom stat och näringsliv men också till andra myndigheter och andra med intresse för dessa frågor.



## 2 EU:s transportpolitik

I detta kapitel redogörs kortfattat för EU:s transportpolitik. Kapitlet ger också en inblick i hur miljöregleringar påverkar företags konkurrenskraft enligt ekonomisk teori. Inledningsvis ges en sammanfattning.

*De transportpolitiska målen som EU satt upp ser inte ut att nås. Transportpolitiken har emellertid inneburit renare avgaser och minskade genomsnittliga koldioxidutsläpp.*

*Miljöregleringar innebär ökade kostnader för företagen. Åsikter om huruvida de kostnaderna i längden innebär en minskad produktivitet eller komparativa fördelar råder delade meningar om.*

### 2.1 Mål för EU:s transportpolitik

Ett huvudsakligt mål med EU:s transportpolitik under senare år har varit att frikoppla transportökningen från den ekonomiska tillväxten, ett mål som dock inte uppnåtts. Transporterna fortsätter att öka i takt med tillväxten trots den gemenskapsstrategi som upprättats (se kap. 1). Teknikutveckling innebär emellertid att utsläppen inte ökar i samma takt som transportvolymerna.<sup>4</sup>

Den frivilliga överenskommelse som finns mellan bilindustrin i Europa (ACEA), Japan (JAMA), Korea (KAMA) och Europeiska kommissionen innebär för europeiska biltillverkare att det genomsnittliga koldioxidutsläppet för nya personbilar som säljs inom EU får vara högst 140g/km år 2008<sup>5</sup>. Överenskommelsen kom till stånd 1998. År 2000 hade man i snitt i EU15 kommit ner till 172 gr/km, att jämföra med 167 g/km år 2002, en minskning med 12 procent sedan 1995. Minskning är inte tillräcklig för att målen ska nås. Utsläppen från den svenska personbilsparken hade år 2002 minskat med 11 procent till 197 g/km, vilket ändå är 18 procent högre än EU-genomsnittet (se Figur 1, kap. 3). En arbetsgrupp (Cars21) inom kommissionen ser nu över EU-reglerna och ska återkomma med rekommendationer.<sup>6</sup>

### 2.2 Renare avgaser

EU:s avgaskrav för vägtrafikfordon, som skärpts kontinuerligt sedan början av 1990-talet, har inneburit att farliga utsläpp minskat avsevärt. Utsläppen av de föroreningar som regleras har minskat med 24 till 35 procent. Luftkvalitetsproblemen i storstadsområden kvarstår dock.<sup>7</sup>

<sup>4</sup> Europeiska miljöbyrån 2004, rapport nr 3/2004

<sup>5</sup> För japanska och koreanska biltillverkare gäller samma nivå men år 2009.

<sup>6</sup> VV publikation 2004:102. [http://www.4tuneautomotive.se/blog/archives/archive\\_2005-m07.php](http://www.4tuneautomotive.se/blog/archives/archive_2005-m07.php)

<sup>7</sup> Europeiska miljöbyrån 2004, rapport nr 3/2004

För närvarande överväger kommissionen bl.a. att sätta stopp för användande av tunga personbilar som arbetsfordon (*light commercial vehicles*), i och med att en sådan klassificering innebär mindre hårda utsläppskrav. Kommissionens talesman Gregor Kreuzhuber kommenterade förslaget med "I don't see why these cars shouldn't be treated as any other passenger cars, meaning being subject to the same tight rules in the future. [...] We want to close the loophole".<sup>8</sup>

Förslaget innebär hårdare utsläppskrav för dieselfordon och att (enligt kommissionen) "Industry gets a clear perspective and the time to prepare to produce clean, high-quality cars without endangering its competitiveness. This is the only road to future success".<sup>9</sup>

### 2.3 Kostnader och vinster med en offensiv klimatpolitik<sup>10</sup>

Ekonomer talar ibland om att i en liten öppen ekonomi som Sverige, konkurrerar inhemska företag på en internationell marknad med givna priser. Varor producerade för hemmamarknaden utsätts för importkonkurrens från andra länders företag. Att som Sverige "gå före" i miljöpolitiken är utifrån detta resonemang förenat med kostnader som drabbar de inhemska företagen men inte deras utländska konkurrenter. Ökade kostnader anses leda till lägre produktivitet genom att miljöinvesteringar görs istället för andra mer produktiva investeringar och genom att miljökraven minskar det ekonomiska handlingsutrymmet, vilket leder till försämrad konkurrenskraft.

Det finns emellertid ett antal argument *för* en stringent miljöpolitik. Ett huvudargument är att Sverige har ett moraliskt ansvar att gå före, dvs. man talar om en demonstrations-effekt. Det är dock svårt att påvisa att svensk klimatpolitik hittills haft sådana effekter, trots att Sverige vad gäller ambitionsnivå kan sägas ha legat före många andra länder sedan tidigt 90-tal<sup>11</sup>. Ett annat huvudargument är den s.k. Porterhypotesen<sup>12</sup>, enligt vilken påståendet att ökade miljökrav i ett land leder till försämrad konkurrenskraft<sup>13</sup> för företagen felaktigt. Istället är det snarare tvärtom då sambanden mellan miljöregleringar och konkurrenskraft måste ses ur ett mer dynamiskt perspektiv som innebär att innovativa företag som förbättrar sin kapacitet erhåller komparativa fördelar. "Rätt" miljöreglering kan sätta igång dessa innovationsprocesser.

En kritik mot Porterhypotesen är att eftersom företagen inte frivilligt gjort dessa miljöinvesteringar kan antas att de inte är lönsamma. Uteblivna investeringar förklaras enligt hypotesen med att företagen är ineffektiva till följd av att de saknar information. Lagar och skatter kan bidra med att informera företagen.

<sup>8</sup> <http://www.eubusiness.com/Environ/050715115417.dh7ptduo>. Europeiska kommissionen 2005.

<sup>9</sup> Ibid.

<sup>10</sup> Se t.ex. Brännlund et al 1998.

<sup>11</sup> ITPS A2004:003

<sup>12</sup> Presenterad av den amerikanske ekonomen och Harvardprofessorn Michael Porter.

<sup>13</sup> Med konkurrenskraft avses här högre produktivitet i jämförelse med konkurrenterna, antingen genom lägre kostnader eller genom ett högt produktvärde som möjliggör ett högt kundpris.

### 3 Svenska förhållanden

I detta kapitel redovisas för vad som avses med svensk bilindustri i studien, varför den är viktig för Sverige och vad som utmärker den svenska personbilsparken. Kapitlet redogör även kortfattat för bilskatter. Inledningsvis ges en sammanfattning.

*Den bilindustri vi har idag i Sverige är av betydelse när det gäller såväl kompetenskapital, sysselsättning som exportinkomster. Svensk bilproduktion är väl förankrad i Sverige trots geografisk avlägsenhet. Flera faktorer spelar roll för bilindustrins fortsatta lokalisering i Sverige, däribland hemmamarknadens storlek, leverantörskontakter och kunskapen inom organisationen. Faktorer som påverkar produktsatsningar, såsom segmentsval, är också flera och att byta segment för Volvo och Saab (som tillverkar stora bilar) är inte aktuellt.*

*Svenska konsumenter föredrar stora bilar och den svenska personbilsparken står för de i särklass högsta utsläppen av koldioxid av alla länder inom EU15. Utsläppen är emellertid också ett problem i övriga länder. Varken den frivilliga överenskommelsen mellan bilindustrin och Europeiska kommissionen, eller kravet på konsumentinformation, har lett till önskade resultat. Behovet av att minska koldioxidutsläppen har medfört att EU förordar koldioxidifferentierade(årliga) fordonsskatter och i Sverige finns nu ett lagförslag på en sådan skatt.*

#### 3.1 Svensk bilindustri?

Svensk bilindustri har köpts upp av amerikanska bolag<sup>14</sup>. Saab är en del av General Motors (GM) medan Volvo är en del av Ford. En relevant fråga är därmed om det egentligen finns någon svensk bilindustri. Frågan kan besvaras med både ett ja och ett nej. Nej, vad gäller organisation och ägande. Ja, därför att varumärken tycks vara det som starkast påverkar uppfattningen om vilken nationalitet ett företag har, inte t.ex. lokaliseringen av produktionen. Varumärkena har i det här fallet dock inte längre mycket med svenskhet att göra. Istället är det snarare så att en Volvo ska vara just en Volvo (säker och mångsidig) och en Saab ska vara en Saab (sportig och/eller exklusiv familjebil), och i Sverige är man speciellt bra på att utveckla dessa karaktäristika. Ja också därför att svensk bilindustri har stor betydelse för svensk industri. Sverige har unik kompetens vad gäller industri som slutmonterar komplexa produkter och bilindustrin är ett av de främsta exemplen på en sådan industri. Bilindustrin innebär också sysselsättning och export. Under 2004 tillverkades ca 290 400 personbilar i Sverige, 586 500 totalt (Tabell 2 redovisar antalet sålda Volvo och Saab i de här studerade län-

<sup>14</sup> Då endast personbilsindustrin avses med begreppet bilindustri i denna studie, inkluderar uttrycket svensk bilindustri endast SAAB Automobile, helägt dotterbolag till GM, och Volvo Personvagnar, helägt dotterbolag till Ford Motor Corporation. Bolagen SAAB AB och AB Volvo inkluderas inte.

derna under 2004 samt export i tusentals kronor till dessa länder). Exporten av bilarna uppgick till ett värde av sammanlagt 58 miljarder kronor, vilket motsvarar drygt sex procent av den totala varuexporten. Volvo Personvagnar sysselsatte i december 2004 närmare 20 000 personer i Sverige, Saab Automobile närmare 6 000. Dessutom genererar bilindustrin sysselsättning inom andra branscher och för underleverantörer.<sup>15</sup>

Tabell 2 Antal sålda "svenska" personbilar och export i tusentals kronor

	<b>Volvo</b>	<b>Saab</b>	<b>Export</b>
Sverige	51 469	25 085*	
Japan	13 919	640	1 110 076
USA	139 155	37 937	18 378 757
Italien	19 390	4 286	2 198 023
Frankrike	11 989	3 259	1 721 516
Storbritannien	40 159	19 475	7 891 548

\*siffran är antalet nyregistrerade vilket inkluderar de bilar som privatimporteras

Källa: Bil Sweden 2005. Information Volvo och Saab

Att Sverige är geografiskt avlägset är något som inte går att komma undan när man talar om industriella strukturer. Behovet av att vara lokaliserad nära sina leverantörer är i och med det generellt svårt att tillfredsställa. Svensk bilindustri har emellertid väl utvecklade leverantörsnätverk, nätverk som skulle ta tid att bygga på andra ställen. Den svenska hemmamarknaden är av naturliga skäl liten och Volvo och Saab har få hemmakunder i jämförelse med t.ex. tyska, franska och italienska bilföretag. Ändå är den svenska marknaden, trots sin ringa storlek, den största näst efter USA-marknaden för både Volvo och Saab. Av tradition men också av andra anledningar föredrar bilkonsumenter generellt inhemska bilmärken framför utländska. Det finns en naturlig strävan hos företag att förlägga produktion så nära marknaden som möjligt, för att sänka distributionskostnader men också för att snabbare kunna reagera på ökade kundkrav<sup>16</sup>. Volvo har valt att etablera produktion också i Belgien, Saab i USA. Emellertid är lokaliseringen avhängig en rad andra faktorer som t.ex. leverantörskontakter och kunskapsuppbyggnad.

Både Volvo och Saab tillverkar bilar inom storbilssegmentet och det är inom detta segment som just dessa företag har sitt kompetenskapital. Då Volvo och Saab är små som biltillverkare har de höga utvecklingskostnader per producerad bil. Det innebär att de måste utveckla bilar med ett tillräckligt mervärde för att de ska kunna säljas till ett

<sup>15</sup> BIL Sweden 2005. BIL Sweden 2003

<sup>16</sup> Holtback 1990

pris som lönar sig. Dessa förhållanden innebär att det inte är ett alternativ för Volvo och Saab att börja tillverka bilar inom småbilssegmentet. I och med att företagen numera ingår i större bolag och deras produkter är en del av en större produktportfölj, är det dessutom uteslutet för företagen att byta segment. I fallet Saab var en anledning till uppköpet att GM saknade liknande produkter inom storbilssegmentet<sup>17</sup>.

### 3.2 Svensk fordonsstrategi

Sverige saknar idag styrmedel som syftar till att främja en övergång till bränslesnåla fordon. Enligt Vägverket är det svenska samhällets stöd till miljöanpassning av personbilstrafiken ensidigt fokuserad på byte av drivmedel samt skifte till elhybrider. Detta kan exemplifieras med att en person i Stockholms innerstad kan få en subvention av stat och kommun på upp till mellan 30 000 och 40 000 kr/år (nedsatt förmånsskatt samt befrielse från energiskatt, boendeparkeringsavgift och trängselavgift) för en Ford Focus FlexiFuel eller en privatimporterad amerikansk SUV som kan gå på E85, utan krav på att bilen körs på det alternativa bränslet. För en maximalt snål bil med förbränningsmotor ges ingen lättnad. Vägverket har på regeringens uppdrag sökt finna en mera rimlig definition på miljöbilar, och vill sätta gränser för hur hög bränsleförbrukning subventionerade bilar får ha<sup>18</sup>. Förslaget har tills vidare avförts från den politiska dagordningen efter protester från Saab, Volvo och Göteborgs stad.<sup>19</sup>

Motivet till att främja en sådan övergång är att ledtiderna för framväxt och marknadsintroduktion av ny teknik är långa. Det tar flera årtionden att byta drivmedel eller att skifta till helt ny framdrivningsteknik, medan åtgärder som reducerar den specifika förbrukningen kan genomföras på kort tid. Tekniskt sett förefaller det vara möjligt att ungefär halvera bränsleförbrukningen och därigenom utsläppen. En väntan på att biodrivmedel eller bränsleceller ska lösa bilismens problem kan leda till att man avstår från att genomföra kostnadseffektiva åtgärder (ur samhällsekonomiskt perspektiv), men också att den teknik man satsat på visar sig inte vara bärkraftig.<sup>20</sup>

28 oktober 2005 presenterade regeringen en fordonsstrategi som en del av Innovativa Sverige. I strategin slås fast att ”Svensk fordonsindustri ska vara den mest konkurrenskraftiga, dynamiska och kunskapsbaserade fordonsindustrin i världen, med ett högt förädlingsvärde för att skapa tillväxt i Sverige”. Stärkta samarbeten mellan stat, näringsliv och fackliga organisationer anses viktiga. Användandet av branschspecifika konsekvensanalyser för att kunna identifiera effekterna av omvärldsförändringar ska också utvecklas. Därtill ska staten bidra till ca 20 forskningsprogram (staten bidrar med

---

<sup>17</sup> BIL Sweden 2003

<sup>18</sup> Se VV publikation 2004:116.

<sup>19</sup> VV publikation 2005:15

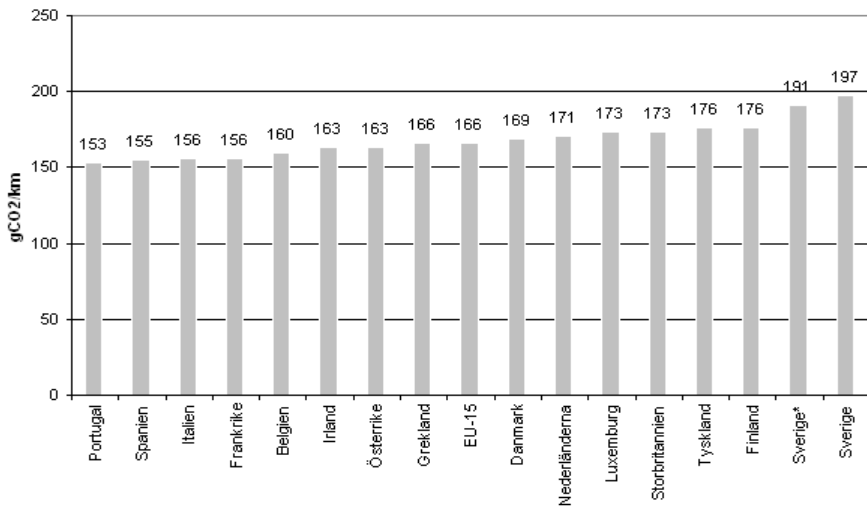
<sup>20</sup> Ibid. Information Volvo

ca 1,7 miljarder kronor, industrin satsar ca 2,1) för att höja kunskaps- och tekniknivån. I dessa program ingår bränsle- och emissionsoptimering.<sup>21</sup>

### 3.3 Den svenska bilparken

Den svenska personbilsparken är den största, tyngsta och mest effektstarka inom EU15, ett förhållande som är detsamma även om man bortser från Volvo och Saabs andel (30 procent) av marknaden (Figur 1). Sverige har den tredje<sup>22</sup> äldsta bilparken inom EU15, 40 procent av bilarna är äldre än 10 år och 12 procent saknar katalysatorrening. Dessa bilar svarar för bara 5 procent av antalet körda kilometer (trafikarbetet), ändå står de för närmare hälften av de hälsofarliga utsläppen.<sup>23</sup>

Figur 1 Genomsnittligt koldioxidutsläpp från personbilar (bensin- och dieseldrivna) i EU-länder



Sverige\*: Sverige utan Volvo och Saab

Källa: VV publikation 2004:102

Trenden under senare år har varit en ökad andel SUV:ar, crossovers<sup>24</sup>, familjebussar samt konventionella personbilar med högre höjd än traditionellt. Trenden är också ett ökat antal småbilar, vilket kan vara en följd av att fler hushåll numera har två eller flera bilar men också en följd av fler kvinnor idag har bil.<sup>25</sup>

<sup>21</sup> Regeringskansliet 2005

<sup>22</sup> Efter Finland och Grekland.

<sup>23</sup> Bil Sweden 2005. VV publikation 2005:15. VV publikation 2004:102

<sup>24</sup> Crossovers är fyrhjuldrivna fordon bilar som vad gäller markfrigång, vikt och höjd befinner sig någonstans mellan SUV:ar och konventionella personbilar, t.ex. Volvo XC70 och Audi A6 Allround.

<sup>25</sup> VV publikation 2005:15



Enligt Vägverket hade år 2004 koldioxidutsläppen från den svenska personbilsflottan ökat med bara 4 procent sedan 1990, trots att flottan ökade med ca 14 procent (trafikarbetet med ca 13 procent), en mellanskillnad som förklaras med att utsläppen från nya bilar sjönk med 11 procent mellan 1995–2000. Sedan år 2000 har dock utsläppen legat på samma nivå, ett förhållande som också gäller för övriga Europa.<sup>26</sup>

Anledningen till att svenska bilkonsumenter föredrar stora bilar är inte given. En förklaring kan vara långa avstånd och vinterväglag. Förhållandena är dock de samma i Finland som inte har en lika tung bilpark. En annan förklaring kan vara att Volvo och Saab tillverkar stora bilar och att dessa har blivit den svenska normen. En tredje förklaring kan vara svensk fordonsbeskattning och beskattning av förmånsbilar som bl.a. inneburit en låg andel dieslar och därtill inte haft en återhållande effekt. Dessa förhållanden innebär att de svenska nya personbilarna har de i särklass högsta utsläppen av koldioxid av alla länder inom EU15.<sup>27</sup>

Studier finns som visar att det finns ett signifikant samband mellan vikt och effekt på fordonet, hushållens disponibla inkomster samt andel förmånsbilar. Statistik visar emellertid att de svenska bilkonsumenterna hellre behåller den större bilen längre än byter till en mindre bil när den ekonomiska situationen försämras.<sup>28</sup>

### 3.4 Kort om bilskatter

Av EU15 tar alla länder utom Frankrike ut en årlig fordonsskatt. Kriterierna för skatten varierar (cylindervolym, effekt i kW, koldioxidutsläpp, vikt etc.). I de flesta länder är skatten på dieseldrivna fordon högre än på bensindrivna fordon av samma storlek. En registreringskatt tas ut av alla länder förutom Frankrike, Luxemburg, Storbritannien, Sverige och Tyskland. I fråga om beskattning av personbilar rekommenderar kommissionen koldioxidbaserade (årliga) fordonsskatter och anför att en differentierad skatt är viktig parameter för att förbättra den samlade bränsleeffektiviteten hos nya bilar. Vidare anføres att skattedifferentieringen bör ta hänsyn till nationell fordonsbeskattning och den inhemska fordonsmarknadens särdrag. Kommissionen har också rekommenderat alla EU-länder att införa skattelättnader för bilar med låga koldioxidutsläpp.<sup>29</sup>

#### 3.4.1 Svenska bilskatter 2005

Vid köp av bil betalas en moms på 20 procent. En årlig fordonsskatt, baserad på bilens vikt och om det är en bensin- eller dieselbil, betalas. Dieselbilarna har 3,2 gånger så

---

<sup>26</sup> VV publikation 2005:15. Europeiska miljöbyrån 2004, rapport nr 3/2004

<sup>27</sup> Ibid. VV publikation 2004:102

<sup>28</sup> VV publikation 2004:102

<sup>29</sup> Lagrådsremiss 2005. KOM(2002) 431 slutlig. [http://www.4tuneautomotive.se/blog/archives/archive\\_2005-m07.php](http://www.4tuneautomotive.se/blog/archives/archive_2005-m07.php)

hög fordonsskatt som bensindrivna bilar. Bränsleskatten är högre för bensinen än för dieseln. Skatten är uppdelad i energiskatt, koldioxidskatt och moms.<sup>30</sup>

Ett syfte med beskattning av energi är att generera skatteintäkter till staten. Enligt teorin om optimal beskattning ska mer skatt tas ut på varor med låg priselasticitet (som bensin) och mindre på varor med hög, för att på så vis maximera skatteintäkterna och samtidigt minimera de snedvridande effekterna<sup>31</sup>. Ett annat syfte är att beskatta de negativa miljöeffekterna av energiomvandling, vilket är det huvudsakliga syftet med koldioxidskatten. Koldioxidskatten ska minska utsläppen av koldioxid i Sverige och därigenom bidra till att minska effekterna av det globala problemet med växthus-effekten<sup>32</sup>. Gränsen mellan den fiskala energiskatten och den miljöstyrande koldioxidskatten är dock inte tydlig då båda skatterna har såväl miljöstyrande effekt som fiskal funktion. Enligt Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) saknar dock dagens viktbaserade skattesystem i stort sett transportpolitisk funktion.<sup>33</sup>

### 3.4.2 Kommande skatter och förslag på avgifter och skatter

I september 2005 lämnades ett lagförslag som innebär en koldioxiddifferentierad skatt bestående av två delar; ett grundbelopp på 360 kronor, en koldioxidkomponent baserad på CO<sub>2</sub>/km. Årligen betalas 15 kr/gr CO<sub>2</sub> som överstiger 100 gr/km. För personbilar som kan drivas med alternativa drivmedel är koldioxidkomponenten nedsatt till 10 kr/gr.

Det betänkande (*Skatt på väg*) som ligger till grund för lagförslaget, diskuterade möjligheterna att använda sig av en kombinerad "trafik- och miljökomponent" (TM-komponent). Utredarna drar slutsatsen att en sådan komponent skulle vara kontraproduktiv i och med att komponenterna överlappar varandra. SIKA håller dock inte med om detta resonemang; bara för att koldioxidrelateringen blir mindre tydlig i skattetabellerna upphävs inte effekterna. Vägskatteutredarna är inne på att en försäljningsskatt som är differentierad efter trafiksäkerhetsprinciper är ett bättre styrmedel, vilket inte utsluts av SIKA. Däremot finner inte SIKA någon principiell skillnad mot att lägga denna komponent i fordonsskatten då båda åtgärderna innebär ekonomiska styr signaler som överlagrar en koldioxidrelaterad fordonsskatt.<sup>34</sup>

Vägskatteutredarna avvisar därmed en förhöjd fordonsskatt som ett styrmedel mot särskilt trafikfarliga fordon, som t.ex. SUV:ar. SIKA anför däremot att det för dem inte är uppenbart varför inte t.ex. en viss minsta markfrigång och/eller en stel ramkon-

<sup>30</sup> För mer information se Bil Sweden 2005.

<sup>31</sup> Se t.ex. Brännlund et al 1998.

<sup>32</sup> 1998 beslutade riksdagen att koldioxidutsläppen från den inhemska trafiken år 2010 ska vara tillbaka på 1990 års nivå (se prop. 1997/98:56 och prop. 2001/2002:20).

<sup>33</sup> Naturvårdsverket och Energimyndigheten 2004. SIKA 2004-08-13

<sup>34</sup> SOU 2004:63. SIKA 2004-08-13

struktion skulle kunna vara godtagbara kriterier för en högre fordonsskatt. Vägskatteutredningen anser att en sådan beskattningsgrund skulle kunna antas vara ett otillåtet handelshinder i EG-rättens mening, utan att närmare förklara denna slutsats. SIKA invänder att mot bakgrund av den stora flora av kriterier och definitioner för fordonsskatt som används i Europa framstår inte tillämpning av uppenbara trafiksäkerhetskriterier som särskilt udda eller handelshindrande.<sup>35</sup>

Registreringsskatt<sup>36</sup> (eller försäljningsskatt), i syfte att styra bort bilkonsumenterna från de bilar med högst bränslekonsumtion är ett förslag som framförts av flera, bl.a. Vägverket, Miljöpartiet, Gröna bilister samt Svenska Naturskyddsföreningen. I *Bilen, Biffen, Bostaden – Hållbara laster, smartare konsumtion* föreslår ensamutredaren Stefan Edman en försäljningsskatt som ska premiera dem som köper bränslesnåla bilar. Förslaget innebär att den som köper en Volvo XC90 2,5 T får betala en skatt på ca 48 000 kronor medan den som köper en Toyota Avenis 1.8 betalar 2 000 kronor.<sup>37</sup> Trots att dylika skatter skulle gälla alla personbilar som drar mycket bränsle, har de refererats till som punktbeskattning av SUV:ar och straffbeskattning av SUV:ar. EU uppger i sin tur att denna typ av skatter kan försvåra handelsutbytet mellan medlemsländerna och har i ett förslag till direktiv föreslaget ett avskaffande av registrerings-skatter<sup>38</sup>.

Andra statliga utredningar har dock kommit fram till andra slutsatser. Klimatkommittén förespråkade år 2000 en försäljningsskatt med motiveringen att ”En årlig fordonsskatt som är relaterad till en bils koldioxidutsläpp drabbar den befintliga bilparken med små möjligheter att påverka den totala bilparkens bränsleförbrukning. En försäljningsskatt som differentieras efter bilars koldioxidutsläpp bidrar till att vända intresset mot bränslesnålare bilar utan ökade kostnader för den befintliga bilparken.” Förslaget motiveras vidare med att drivmedelsskatt är effektivast för problem som är en direkt följd av drivmedelsförbrukning<sup>39</sup>, samt att en skatt som påverkar inköpspriset har större styrande effekt på valet av bilmodell än om motsvarande belopp tas ut som fordonsskatt under ett antal år.<sup>40</sup> Det stämmer på så vis att en årlig koldioxidbaserad fordonsskatt innebär en styrning åt samma håll, men påverkar inte på marginalen. En progressiv skatt kan däremot ge en kraftigare styreffekt.<sup>41</sup>

---

<sup>35</sup> SOU 2004:63, SIKA 2004-08-13

<sup>36</sup> Sverige hade tidigare en försäljningsskatt som upphörde att gälla för ca 10 år sedan.

<sup>37</sup> SOU 2005:51

<sup>38</sup> Lagrådsremiss 2005

<sup>39</sup> För koldioxidutsläpp erhålls en styrverkan som är direkt proportionell mot utsläppen om den appliceras på drivmedlet (Information SIKA)

<sup>40</sup> SOU 2000:23

<sup>41</sup> Information SIKA

### 3.4.3 Beskattning av tjänstebilar

Förutsättningarna och skattebestämmelserna för tjänstebilar varierar kraftigt mellan olika länder. I Sverige baseras förmånsvärdet enkelt beskrivet på bilens ekonomiska värde samt årlig körsträcka. Tjänstebilar utgör en betydande andel av nybilsförsäljningen i Sverige (ca 45 procent). Totalt finns närmare 200 000 tjänstebilar att jämföra med 4,1 miljoner personbilar som rullar på de svenska vägarna. Det största märket är Volvo med en marknadsandel på ca 35 procent. Saab ligger på en andraplats med ca 19 procent. Volvos andel av företagsförsäljning (tjänstebilar och företagsbilar som t.ex. budbilar) är ca 60 procent, Saabs 75 procent. Volvo marknadsandel har dock sjunkit under senare tid. En orsak uppges vara att flera svenska företag som tidigare varit bundna till Volvo och Saab i sin tjänstebilspolicy numera låter föraren välja märke. Saabs marknadsandel har ändå ökat liksom Peugeot's, Citroëns och Hyundais.<sup>42</sup>

## 3.5 Konsumentinformation

EU:s krav på konsumentinformation finns implementerad i ett EU-direktiv<sup>43</sup>. Sedan år 2002 finns direktivet implementerat i Konsumentverkets författningssamling. Information ska finnas om nya personbilars bränsleförbrukning, koldioxidutsläpp och miljöklass (unik för Sverige), på eller i anslutning till de bilar som finns i bilhallar samt i bilens instruktionsbok. I bilhallen ska även en jämförelsetabell finnas. Information ska också finnas i all annonsering av nya bilar (etermedier undantagna). Krav finns på läsbarhet och samma textstorlek som huvudinnehållet. I en genomgång av ca 1 000 bilannonser under 2003 följde dock endast 3 procent av annonserna riktlinjerna. Hela 30 procent saknade helt information.<sup>44</sup>

Bland konsumtionsforskare finns en utbredd konsensus att föreställningen om att företagen producerar det som konsumenterna vill ha är en grov förenkling av verkligheten. Enligt konsumentforskaren Cecilia Solér (Göteborgs universitet) blir de svenska bilkonsumenterna starkt påverkade av svenska biltillverkares reklam av olika bilar. Reklamen är s.k. affektiv reklam som ger oss drömmar om äventyr genom att påverka människors känslor istället för intellekt. Solér hänvisar till två D-uppsatser i marknadsföring vid Handelshögskolan i Göteborg, som visat att det varit en framgångsrik strategi att marknadsföra Volvos XC90 som en äventyrsbil, då ägarna (enligt resultaten) känner sig modiga och aktiva genom att de kör en fräck bil.<sup>45</sup>

<sup>42</sup> di 2005-05-12. BIL Sweden 2005. Information BIL Sweden

<sup>43</sup> 1999/94/EG

<sup>44</sup> VV publikation 2004:102

<sup>45</sup> GP 2004-01-13. Trafik & Miljö Nr 1, 2004. Årg. 11

## 4 Sports Utility Vehicles

Kapitlet beskriver SUV:arnas tillkomst, karaktäristik, svenska SUV:ar och andel SUV:ar i Sverige.

*SUV är enbart en kommersiell benämning. De bilar som refereras till som SUV:ar varierar en hel del i storlek. Avsaknaden av en vedertagen definition innebär bl.a. en debatt om fordonen präglad av osakliga argument.*

*Generellt kan SUV:arna ändå f.n. tillskrivas egenskaper som inte är hållbara; de står för ökade utsläpp och är trafikfarliga i jämförelse med många andra bilar. Samtidigt pågår kontinuerligt teknikutveckling.*

*De svenska SUV:arna är emellertid få; Volvo har en SUV (XC90) i mellanstorlek och Saab en större modell (9-7X) som endast säljs i Amerika.*

### 4.1 Populära fordon orsakar känslomässig debatt

SUV:arnas popularitet i kombination med de egenskaper som tillskrivs dem, har resulterat i en utbredd och många gånger hätsk debatt, framförallt vad gäller användandet av SUV:ar i storstadsregioner. Debatten utmärks av att sakliga argument ofta blandas med mindre sakliga argument. Londons borgmästare har gjort sig känd för att i en TV-intervju ha sagt *When you see someone trying to manoeuvre it round the school gates, you have to think, you are a complete idiot*<sup>46</sup>. I USA har förespråkare för SUV:arna bemött kritik mot ökade koldioxidutsläpp genom att hävda *First, CO<sub>2</sub> is not a pollutant. Repeat, NOT a pollutant. It is a naturally occurring part of the air we breathe – we humans exhale it and plants need it*<sup>47</sup>. Även i de fall då diskussionen förs på en mer saklig nivå är en försvårande omständighet att det inte finns några tydliga och enhetliga kriterier för vilka bilar som avses i diskussionen.

### 4.2 SUV:ens tillkomst

Tillverkningen av SUV:ar sägs vara ett resultat av att det amerikanska regelverket blev striktare för personbilar i förhållande till lastbilar, vilket fick biltillverkare i Detroit att komma på idén att sätta en större personbils kropp till en lastbilsfront för att bilen istället skulle klassas som en lätt lastbil. Klassning av bilen som lättare lastbil på den amerikanska marknaden är skälet till den höga markfrigången (min 180 mm). Montering av en frontbåge (också kallad viltbåge, viltfångare eller wild bars) sägs ha sitt ursprung i Australien med syftet att skydda föraren i samband med krockar med kängurus. Tyvärr visade sig denna åtgärd vara på bekostnad av medtrafikanter och fotgängares

<sup>46</sup> BBC News 2004-05-23

<sup>47</sup> SUV Owners of America (SUVOA) pressmeddelande 2004

liv. I maj 2005 tog Europaparlamentet beslut om nya regler som ska stoppa monteringen av frontbågar i hårda material på nytillverkade bilar, och ett förbud är att vänta inom något år. Redan idag saknar dock många av SUV:arna frontbåge.

Förklaringarna till SUV:arnas popularitet är många. Oomtvistat är att det amerikanska regelverket främjat den ökade användningen av denna typ av bil. Somliga hävdar att låga bensinpriserna i USA under 1980- och 90-talen i kombination med en stark ekonomi i landet (speciellt under 90-talet) har haft betydelse. Andra hävdar att det finns en tro på att dessa fordon är trafiksäkrare, bland annat för att de är större, väger mer än vanliga personbilar samt för att man ofta sitter något högre och får bättre sikt jämfört med personbilar. Ytterligare förklaringar till varför SUV:arna är attraktiva är att de är rymliga inuti och kan bogsera/dra t.ex. släpvagnar och att konsumenter använder sina bilar för att visa vem de är, dvs. har ett signalvärde.

### 4.3 Karaktäristik

Utseendet är främst det som idag avgör om en bil får den kommersiella benämningen SUV. Det är framförallt markfrigången som ger bilens det karaktäristiska utseende. I Frankrike kallas SUV:arna för 4x4 vilket associerar till att bilarna är fyrhjulsdrivna, något som dock inte stämmer för samtliga bilar som kallas för SUV:ar. I Sverige är den vanligaste förekommande termen stadsjeep, en benämning som i sin tur kan anses vilseledande då bilarna också är populära i glesbygdsområden<sup>48</sup>.

SUV:arna är kända för att vara stora men den ytmässiga storleken varierar avsevärt och det finns exempel på konventionella personbilar som är större till ytan än vissa SUV:ar. Vad gäller markfrigången finns åtminstone en modell som har luftfjädring som ger en viss höj- och sänkbar markfrigång; VW Touareg. Markfrigången är ändå som minst 237 mm och som mest 300 mm. Att SUV:arna skiljer sig åt markant används ofta som motargument till föreslagna restriktioner.

#### 4.3.1 Utsläpp

SUV:arna är också kända för att dra mycket bränsle men även bilarnas bränsle-konsumtion varierar avsevärt, en variation som ökat med tiden. Idag finns dieseldrivna SUV:ar med lägre koldioxidutsläpp än andra bensindrivna personbilar av modell större. Även SUV-hybrider har utvecklats (t.ex. Lexus RX 400h). Generellt är utsläppen från en SUV 40–60 procent högre än utsläppen från en konventionell personbil med samma bottenarea<sup>49</sup>.

---

<sup>48</sup> [http://www.naturvardsverket.se/dokument/hallbar/miljoeko/suv/suv\\_kommunvis\\_2.pdf](http://www.naturvardsverket.se/dokument/hallbar/miljoeko/suv/suv_kommunvis_2.pdf)

<sup>49</sup> VV publikation 2005:15

### 4.3.2 Säkerhet

Säkerhetskraven är idag inte strikta i jämförelse med de säkerhetssystem som finns tillgängliga. Euro NCAP är ett kompletterande verktyg i form av ett rankingssystem som används för konsumentinformation.<sup>50</sup>

Många konsumenter uppger att de upplever att SUV:arna är trafiksäkra. Genom SUV:arnas storlek och höga frontstruktur ökar dock medtrafikanternas risk. Amerikansk olycksstatistik visar att dödsrisken ökar gånger 3–4 för personerna i en konventionell personbil som kolliderar med en SUV. Därtill ökar skade- och dödsrisken för oskyddade passagerare. Men inte heller SUV-passageraren går säker vid olyckor. I krockprover (Euro NCAP) får jeepar generellt sämre resultat vid frontalkollisioner i jämförelse med konventionella personbilar. Resultat från USA visar också att den högre tyngdpunkten innebär en högre völningsrisk. SUV:ar stod 2004 för 36 procent av amerikanska völningsolyckor, pickups 25 procent, minibussar 17 procent och konventionella personbilar 16 procent. Även när det gäller andelen skadade eller döda i völningsolyckor hade SUV:arna sämst statistik; 10 procent jämfört med 7 procent för pickups, 4 procent för minibussar och 3 procent för personbilar.<sup>51</sup>

## 4.4 Svenska SUV:ar

Svenska bitillverkare var sena att haka på SUV-trenden. Volvos XC90, en SUV i mellanstorlek, kom först i början av 2003. Volvos fokusering på säkerhet (bl.a. ett antivölningsystem) gav dem högst poäng av Euro NCAP av samtliga testade SUV:ar. Vidare har XC90:n fått en mängd utmärkelser för sin design och sina köregenskaper. År 2004 såldes drygt 84 000 XC90 (totalt producerades 466 000 Volvos).

Volvo valde att inte tillverka en SUV som faller inom kategorin lätt lastbil i USA. Istället kategoriseras den som en *Multipurpose Passenger Vehicle*<sup>52</sup> (MPV) vad gäller säkerhetsbestämmelser, *Light Duty Truck* (LDT) för utsläpp och bränsleförbrukning och som personbil för vissa icke-tekniska bestämmelser. En anledning till detta var att Volvo ville tillverka och marknadsföra sin SUV som säker och mer miljövänlig.

Saabs egna undersökningar visar att 30 procent av de som övergett Saab gjort det till förmån för en SUV. För att vinna tillbaka dessa kunder utvecklade Saab 9-7X en SUV av större modell endast för amerikamarknaden. 9-7X lanserades i april 2004. Produktionen startade första kvartalet 2005 i GM:s fabrik i Ohio.<sup>53</sup> Saab har idag inga planer på att lansera SUV:en i Europa då intresset för större SUV:ar svalnat.

<sup>50</sup> Information Vägverket

<sup>51</sup> Folksam 2005. NHTSA 2005b

<sup>52</sup> En MPV "[...] means a motor vehicle with motive power, except a low-speed vehicle or trailer, designed to carry 10 persons or less which is constructed either on a truck chassis or with special features for occasional off-road operation." (49 CFR Part 571)

<sup>53</sup> Se t.ex. di 2004-04-07

I den svenska debatten om SUV:arnas vara eller icke vara har anförts att en användning av ekonomiska styrmedel för att styra bilkonsumenterna skulle innebära hårdare tag mot SUV:arna men ändå inte missgynna den svenska bilindustrin. Resonemanget är att SUV-konsumenten förmodligen istället väljer en bil från storbilssegmentet, ett segment som Volvo och Saab har 50 procent av medan Volvo endast har en SUV och Saab ingen (på den svenska marknaden).<sup>54</sup>

#### 4.5 Andel SUV:ar i Sverige

SCB har på uppdrag av Naturvårdsverket tagit fram statistik för SUV-försäljningen år 2003 och 2004. Statistiken inkluderar ett 40-tal modeller, en förteckning som exkluderar vissa modeller som är direktimporterade. SCB har dock inte satt upp några kriterier för vad som utgör en SUV, istället får de informationen från BIL Sweden. Inte heller BIL Sweden använder sig av formella kriterier i sin bedömning, istället gör de en bedömning baserad på bilens egenskaper och utseende. SCB:s statistik visar att försäljningen under 2003 uppgick till 5,4 procent att jämföra med 0,5 procent under 1994<sup>55</sup>. Under år 2004 ökade nybilsförsäljning av SUV:ar med 13 procent och uppgick till 6 procent. Försäljningen har under 2005 minskat när det gäller stora SUV:ar men ökat när det gäller mindre SUV:ar.<sup>56</sup>

#### 4.6 Försäljningen minskar

SUV-försäljningen har minskat i flera länder. Enligt amerikanska industrianalytiker sjönk SUV-segmentets andel på den amerikanska nybilsmarknaden med 1,2 procentenheter under de två första månaderna 2005, samtidigt som bränslesnåla bilars marknadsandelar ökade med 2,2 procent. Också i USA är det framförallt de större SUV:arna som minskat i försäljning. Orsaken anges vara högre bensinpriser.<sup>57</sup> Priselasticiteten är för energivaror som bensin emellertid låg. I olika studier har den uppskattats till 0,12–0,21 på kort sikt och till 0,33–0,71 på lång sikt. På kort sikt antas därmed även en ganska betydande prisökning få begränsade effekter på efterfrågan.<sup>58</sup> Minskningen beror förmodligen på flera ytterligare orsaker. En kan vara att det går trender inom bilkonsumtionen liksom i annan konsumtion. En annan orsak anges vara ett ökat miljömedvetande. Bilkonsumenterna tycks också ha blivit intresserade av ny teknik och försäljningen av hybrider ökar i många länder. Att bilarna alltjämnt är populära går dock inte att ta miste på och när bensinpriserna nu börjar bli lägre igen i USA finns det indikationer på att modeller som förbrukar mer bensin blivit mer populära igen.

<sup>54</sup> Trafik & Miljö Nr 1, 2004. Årg. 11

<sup>55</sup> VV publikation 2003:117

<sup>56</sup> [http://www.naturvardsverket.se/dokument/hallbar/miljoeko/suv/suv\\_kommunvis\\_2.pdf](http://www.naturvardsverket.se/dokument/hallbar/miljoeko/suv/suv_kommunvis_2.pdf). Information BIL Sweden. Information SCB

<sup>57</sup> <http://www.msnbc.msn.com/id/7181566/>

<sup>58</sup> <http://www.logronekonomi.se/4gronskvxl/inkomster.htm>



## 5 Japan – accelererar med hjälp av ny teknik

Här redogörs mycket kortfattat för utvecklingen under senare år i Japan.

*I Japan används marknadsinriktade åtgärder för att stimulera utvecklingen av ny teknik, en utveckling som är avsedd att förändra personbilparkens utveckling och då framförallt med avseende på utsläppen.*

### 5.1 Introduktion

Den japanska transportpolitiken präglas av ett högt skatteuttag. Såväl staten som lokala myndigheter får mer än 10 procent av sina intäkter från sammanlagt 9 trafikrelaterade skatter. Bränsleskatterna är emellertid låga.<sup>59</sup>

Japanska bilar var tidigare generellt små till storleken vilket till viss del kan ha berott på ett beskattningssystem som missgynnade stora bilar. Under tidigt 90-tal sänktes dessa skatter och japanska biltillverkare började satsa på större bilar.<sup>60</sup>

Japan klassificerar personbilarna i tre kategorier (*minicar, small car, standard car*) efter längd, bredd och cylindervolym. Totalt producerades i Japan 8,7 miljoner personbilar år 2004, en ökning på 2,9 procent från föregående år. Andelen ”minibilar” och ”standardbilar” ökade, medan andelen ”småbilar” minskade. Under januari-oktober såldes drygt 152 000 SUV:ar i Japan, att jämföra med den totala försäljningen på nästan 3 349 000.<sup>61</sup>

### 5.2 Utsläpp

Utsläppen från transportsektorn hade år 2001 ökat med 26,5 procent sedan 1990. Den japanska regeringen tar allvarligt på situationen och arbetar aktivt med att förändra denna situation, både genom målformuleringar och marknadsinriktade åtgärder. I mars 2005 var alla statliga fordon utbytta mot bränslesnåla modeller.<sup>62</sup>

1998 sattes mål<sup>63</sup> för bränsleekonomin år 2010 (*Energy Conservation Law*). Nya bilar som uppfyller målen ges skattelättnader.<sup>64</sup>

År 2001 infördes en ”grön” skatt för att ytterligare främja en miljövänligare bilkonsumtion. Skattelättnader ges bilar som klassas som miljöbilar, högre beskattning

<sup>59</sup> <http://www.civil.chuo-u.ac.jp/lab/toshi/tanisita/chuo-e.pdf>. JAMA 2005

<sup>60</sup> Holtback 1990

<sup>61</sup> <http://www.jada.or.jp/contents/data/rv/index.php>. <http://www.jada.or.jp/contents/data/type/index01.php>. JAMA 2005

<sup>62</sup> <http://www.climateark.org/articles/print.asp?linkid=43489>. <http://www.japanfs.org>

<sup>63</sup> Målet för bensinbilers bränsleförbrukning är 0,66 liter/mil. 0,6 l/mil motsvarar ca 140 g/km CO<sub>2</sub>.

<sup>64</sup> JAMA 2005. [http://www.jetro.go.jp/en/market/trend/topic/2004\\_1\\_hybridcar.html](http://www.jetro.go.jp/en/market/trend/topic/2004_1_hybridcar.html)

drabbar äldre och bränsleineffektiva bilar. Enbart under år 2001 såldes 2 miljoner miljövänliga bilar.<sup>65</sup>

För att främja försäljningen av minibilar finns skattelättnader, lägre försäkringspremier och undantag från parkeringsavgifter.

I år (2005) trädde ett regelverk ikraft som innebär att de japanska utsläppskraven är de mest strikta i världen. Ändå har ytterligare skärpningar föreslagits.<sup>66</sup>

Den japanska bilindustrin motsätter sig tvingade åtgärder men inte utvecklingen av en miljövänlig bilpark. Flera japanska biltillverkare ligger i framkanten av när det gäller utvecklingen av miljövänliga bilar. Toyota Motor Corp. var först med massproduktion av hybridfordon, som sänker koldioxidutsläppen med ca 60 procent. Hittills har fem modeller kommit ut på den japanska marknaden; en sedan (Prius), två flexibilar<sup>67</sup> samt två lastbilar. Endast Prius finns på den internationella marknaden.<sup>68</sup>

En förhoppning inför framtiden är att hybridteknik kombinerad med annan teknik (t.ex. bränsleceller) ska resultera i att de biltyper som idag är minst bränsleeffektiva ska bli miljövänligare.<sup>69</sup>

### 5.3 Säkerhet

De inhemska biltillverkarna uppmanas att utveckla *advanced safety vehicles* (ASV). Ett flertal avancerade säkerhetssystem har utvecklats och är nu på ett kommersialiseringstadium. Förutom teknik för att minimera skadorna är system för att undvika kollision i fokus. Honda Motor Co. har exempelvis utvecklat ett automatiskt bromssystem som använder radar för att upptäcka objekt framför bilen, varnar föraren samt bromsar om föraren ändå inte reagerar. Toyota har implementerat *pre-collision safety measures* i sin Harrier Sports Utility Vehicle.<sup>70</sup>

---

<sup>65</sup> <http://www.climateark.org/articles/print.asp?linkid=43489>. <http://www.buyusa.gov/japan/en/transport/html>

<sup>66</sup> <http://www.env.go.jp>. JAMA 2005

<sup>67</sup> Flexibilar (*Multi-purpose Vehicles*) syftar på att bilens utrymme kan förändras efter behov. Flexibilar finns i samtliga storleksklasser.

<sup>68</sup> <http://www.climateark.org/articles/print.asp?linkid=43489>

<sup>69</sup> [http://www.jetro.go.jp/en/market/trend/topic/2004\\_1\\_hybridcar.html](http://www.jetro.go.jp/en/market/trend/topic/2004_1_hybridcar.html)

<sup>70</sup> <http://web-japan.org/trends/science/sci030703.html>

## 6 USA – Kalifornien visar vägen

Kapitlet beskriver utvecklingen av fordonsparken i USA. Nuvarande regelverk beskrivs samt lagförslag som syftar till att minska utsläppen från fordonsparken. Inledningsvis ges en sammanfattning.

*Det amerikanska regelverket har hittills främjat en ökad användning av lätta lastbilar. Flera lagförslag har lagts som syftar till att vända denna utveckling. Kalifornien är den delstat som både kan och vill använda lagstiftning för att begränsa utsläppen av växthusgaser. Det senaste lagförslaget har emellertid resulterat i en stämningssprocess och utgången är osvis. Om Kalifornien vinner finns indikationer på att andra delstater kommer följa deras exempel; något som skulle påverka bilindustrin avsevärt.*

*På federal nivå går utvecklingen mot att olika bilsegment delas upp i fler kategorier i juridisk bemärkelse, för styrning av fordonsparkens utveckling.*

*USA är något av bilens förlovade land och restriktioner som hindrar bilanvändarnas mobilitet är inte sannolika att införas.*

### 6.1 Introduktion

USA kallas ibland för bilens förlovade land. Fler använder bil i USA än i något annat land. Det spekuleras mycket i hur det kommer sig och en förklaring anses vara den relativt billiga bensinen, som under de senaste två åren ändå (i vissa delstater) krupit upp till ca 3 USD/gallon<sup>71</sup>. Den infrastruktur som byggts upp har i första hand tagit hänsyn till god framkomlighet för vägfordon och sekundärt till bebyggelse och andra trafikanter. Beslutsfattare i USA brukar deklarerat att en god infrastruktur, och då särskilt vägtrafiken, tillsammans med god energiförsörjning, utgör ryggraden i USA:s ekonomi. Amerikanska politiker, oberoende av om de verkar på federal eller delstatlig nivå, skulle sannolikt inte fatta beslut som begränsar medborgarnas möjligheter till användningen av fordon på vägarna. Trots det finns en kunskap och medvetenhet om de många olika problem som vägtrafiken orsakar, såsom luftföroreningar, trafikolyckor, trängsel, ökat oljeberoende etc. Användningen av nya tekniker anses vara den främsta lösningen för att komma tillrätta med problemen. Utvecklingen drivs generellt på genom åtgärder riktade mot fordonstillverkare och oljebolag, istället för att ansvaret läggs på konsumenten.

SUV:arna blev riktigt populära bland konsumenterna i USA under 90-talet; segmentet blev snart det snabbast växande. Det spekulerades i att det var en övergående trend,

<sup>71</sup> 1 USD = 8,13 SEK (2005-11-04). 1 US gallon = 3,785 liter

men tvärtom blev denna typ av fordon som tillhör kategorin *light trucks* (lätta lastbilar) allt mer populär och står idag för ca 25 procent av nybilsförsäljningen i USA.<sup>72</sup>

## 6.2 ”The Big Three”

De tre stora amerikanska tillverkarna, allmänt kallat ”the Big Three”; GM (General Motors), Ford (Ford Motor Company) och Chrysler (Daimler Chryslerkoncernen), gör stora vinster på försäljningen av lätta lastbilar. Inom detta segment är vinstmarginalen större än inom personbilssegmentet, där vinstmarginalen är relativt liten<sup>73</sup>. Regleringar som innebär hinder för detta fordonsegment är därför en känslig fråga i USA.

Det spekuleras i media och bland analytiker om att världens största personbiltillverkare GM håller på att förlora sin position till japanska Toyota. GM har under de senaste åren gjort stora förluster och tappat stora marknadsandelar i USA, den marknad där de är störst. 1983 var GM:s marknadsandel i USA ca 43 procent och har sedan dess stadigt sjunkit och ligger i år (2005) på ca 25 procent. Ett annat problem som tynger företaget är dess åtaganden mot nuvarande och tidigare anställda om höga löner och generösa sjukförsäkringar. Situationen försvåras ytterligare av att företagets avtal med fackföreningen UAW (*United Auto Makers Union*) gör att de inte kan vända utvecklingen genom att stänga fabriker i syfte att dra ner på lönekostnaderna. Det spekuleras i att om inget drastisk görs kommer företaget att gå i konkurs inom några år. Ett förslag till lösning som förts fram är en konfrontation mellan GM och facket (t.ex. genom en längre strejk) eller genom att snarast försätta företaget i konkurs och söka skydd från domstolarna i syfte att bryta sig loss från UAW. Det senare alternativet har ett flertal stora amerikanska flygbolag tillämpat med framgång.<sup>74</sup>

### 6.2.1 Marknadsandelar

De tre stora amerikanska biltillverkarnas inhemska marknadsandelar för försäljningen av nya bilar uppgick under 2004 till 27,6 procent för GM, 19,4 procent för Ford och 13,1 procent för Chrysler.<sup>75</sup> Prognoserna för i år tyder på en nedgång för både GM (till 25,8 procent) och Ford (till 18,3 procent) och en uppgång för Chrysler (till 13,3 procent).<sup>76</sup> Toyota förväntas öka sin marknadsandel i USA till 13,5 procent 2005 jämfört med 12,2 procent 2004.<sup>77</sup> Övriga marknadsandelar gick år 2004 till Honda (8,3 procent), Nissan (5,1 procent), Volkswagen (2,0 procent) samt övriga (12,4 procent).<sup>78</sup>

<sup>72</sup> <http://www.suv.org/enviro.html>

<sup>73</sup> Office of Transportation Technologies 2000

<sup>74</sup> Business Week 2005-11-19/25

<sup>75</sup> NADA 2005

<sup>76</sup> Fox News 2005-11-23 (Ursprunglig källa Bumham Securities)

<sup>77</sup> ABC News 2005-11-22

<sup>78</sup> NADA 2005

När det gäller markandsandelarna för LTV segmentet (där bland annat SUV:ar ingår) var fördelningen i USA 2004 följande: GM 29,7 procent, Ford 24 procent, Chrysler 18,8 procent Toyota 10,2 procent, Honda 5,9 procent, Nissan 4,8 procent och övriga 6,6 procent.<sup>79</sup> I år har dessa siffror sjunkigt markant. I oktober månad i år (2005) gick 22 procent av LTV marknaden till GM, 16,1 procent till Ford och 14,4 procent till Chrysler, enligt rapportering från Fox News (ursprunglig källa Reuters).<sup>80</sup> Totalt utgjorde LTV:s 55,5 procent av totala försäljningen 2004.<sup>81</sup>

De amerikanska fordonstillverkarna har också en stor del av världsmarknaden, vilket Tabell 3 visar.

Tabell 3 Antal sålda fordon (inklusive lastbilar, bussar etc.)

<b>10 största biltillverkarna i världen</b>	
General Motors	8 745 838
Toyota	7 547 177
Ford	6 798 000
Daimler-Chrysler	4 617 700
Volkswagen	4 424 229
Peugeot-Citroën	3 405 100
Nissan	3 194 119
Honda	3 181 624
Hyundai-Kia	3 181 394
Renault	2 471 654

Källa: BIL Sweden 2005

### 6.3 Definitioner och klassindelningar

När det gäller regleringar om bränsleekonomi (bränsleförbrukning) klassificerar amerikanska transportdepartementet *Department of Transportation* (DOT) generellt SUV:ar som lätta lastbilar; *Light Truck Vehicles* (LTV:s) dvs. lätta lastbilar eller derivat av sådana, som i första hand är avsedda att användas som arbetsfordon och inte som vanliga personbilar. I kategorin LTV ingår SUV:ar, pickups samt minivans (minibussar) som väger mindre än 8 500 pounds<sup>82</sup> (ca 3 859 kg), med last inräknad<sup>83</sup> samt en vikt på högst 6 000 pounds (ca 2 724 kg) i olastat skick<sup>84</sup>. SUV:ar och minivans är i vissa fall, speciellt amerikanska modeller, byggda på lätta lastbilschassis eller har andra lätta lastbilsliknande egenskaper varför de klassificeras som LTV:s. Klassificeringen inne-

<sup>79</sup> "Honda news" 2005-06-08 (<http://www.hondanews.com>)

<sup>80</sup> Fox News 2005-11-23 (ursprunglig källa Reuters)

<sup>81</sup> NADA 2005

<sup>82</sup> 1 pound = 0,454 kg

<sup>83</sup> *Gross Vehicle Weight Rating* (GVWR)

<sup>84</sup> *Vehicle Curb Weight* (VCW)

bär andra bränsleförbruknings- och utsläppsregler, som tillåter större förbrukning av bensin och mer emittering av luftföroreningar, jämfört med vanliga personbilar.<sup>85</sup>

I efterdyningarna av oljekrisen 1973–1974 antog den amerikanska kongressen *Energy Policy and Conservation Act* (EPAAct) i syfte att förbättra bränsleekonomin i fordon och därmed minska behovet av importerad olja.

Minst 18 månader innan följande års standarder för tillåten bränsleförbrukning träder ikraft genom *Corporate Average Fuel Economy (CAFE) standards*, ska ett förslag på nya standarder ha tagits fram. Dessa standarder innebär att den genomsnittliga bensinförbrukningen för alla fordon inom i en given klass (hittills baserad efter viktklass) som en tillverkare säljer under ett år ska vara lika eller inte överstiga den angivna standarden. Det är DOT som har den regulatoriska auktoriteten att föreslå CAFE standarder, vilka implementeras genom den underlydande myndigheten *National Highway Transportation Safety Administration (NHTSA)*.

Amerikanska naturvårdsverket *U.S. Environmental Protection Agency (EPA)* använder i stort sett samma klassificering av lätta lastbilar som DOT (genom NHTSA) under sina utsläppsstandarder *Tier I* och *Tier II*. Distinktionen är att uttrycket *Light Duty Vehicles (LDV)* används istället för *Light Trucks* och att LTV delas in i 4 nivåer, baserade på vikt och last.

Kaliforniens delstatliga luftvårdsmyndighet *California Air Resources Board (CARB)* har också i stort sett samma indelning som NHTSA under myndighetens *Low Emission Vehicle (LEV) Standards*.

Utvecklingen går mot att standarderna som nu tas fram för personbilar också i allt större utsträckning inkluderar segmentet lätta lastbilar, eller delar därav. Exempel på det finns både inom NHTSA föreslagna revidering av CAFE standarder, EPA:s *Tier II standards*, CARBs *LEV II standards* samt lagen mot begränsning av utsläpp av växthusgaser från fordonstrafiken (se nedan).

## 6.4 Kryphål i skattelagstiftningen

### 6.4.1 Skatte- och bonusavdrag vid inköp

Under gällande skattepolicy i USA ger staten skatteavdrag för SUV:ar som väger över 6 000 pounds. Syftet med lagen var ursprungligen att öka kapitalinvesteringarna från jordbrukare och småföretagare som har behov av lätta lastbilar i tjänsten, t.ex. byggföretag. När denna lag antogs var den s.k. ”lyxanvändningen” av SUV:ar på marknaden mycket litet.

<sup>85</sup> <http://www.dot.gov>

Denna lagstiftning kallas idag för ”a big loophole” – ett stort kryphål i lagen som ingen policyansvarig kan/vill göra någonting åt, främst för att den amerikanska fordonsindustrin kan drabbas svårt. Det är just av detta segment som de tre stora amerikanska fordonstillverkarna säljer mest (GM, Ford och Chrysler).

Anledningen till ”kryphålet” är att skattelagen klassificerar fordon efter vikt och inte faktisk användning. Dessutom är viktclassificeringen av personbilar mätt efter olastat fordon. SUV:ar däremot vägs med last inräknad (dvs. fordonets vikt plus vikten på den last som fordonet är konstruerat för bära). Denna distinktion innebär att vissa fordon klassificeras som lätta lastbilar även om fordonens reella vikt ligger i linje med personbilarnas.

Amerikanska kongressen antog i mars 2002 *Jobs and Growth Act*, en lag som ytterligare ökade fördelarna för företag att köpa lätta lastbilar med vikt över 6 000 pounds. Taket höjdes för det avdrag som för göras på skatten för inköp av lätta lastbilar från 25 000 USD till 100 000 USD, vilket täcker in hela kostnader för alla SUV:ar förutom Hummern som kan vara dyrare än så. Dessutom får företagen göra ett engångsbonusavdrag på 5 000 USD samt ett avdrag på 1 000 USD/år i fem år som kompensation för värdeminskning.

Effekterna av denna lagstiftning är att denna typ av fordon är extremt populära bland småföretagare, vare sig fordonet är nödvändigt för att sköta arbetet eller inte. Lagstiftningen innebär att det inte finns något incitament till att införskaffa mindre bilar med mera bränsleeffektiva motorer.

Ett antal senatorer har gjort ett flertal försök att täppa till kryphålet i lagstiftningen i både Senaten och Kongressen. Ett förslag var att höja viktgränsen till 14 000 pounds. Ett annat var att klassificera om SUV:ar som väger 6 000 pounds eller mer till personbilar under den existerande skattelagstiftningen.<sup>86</sup> Förslagen antogs inte men kongressen beslutade att från oktober 2004 gå tillbaka till de gränser som gällde tidigare för avdrag vid inköp, dvs. 25 000 USD. Kongressen överväger för närvarande att ytterligare sänka gränsen för SUV:ar till 3 000 USD. Det skulle innebära att avdragen för lätta lastbilar ligger på samma nivåer som avdragen för personbilar.

## 6.5 Kaliforniens betydelse

Det är i första hand federala organ som reglerar trafiksäkerhet, luftutsläpp etc. från fordon. Men det finns ett undantag och det är delstaten Kalifornien. Kalifornien har som enda delstat i USA mandat att genom den delstatliga luftvårdsmyndigheten CARB stifta egna lagar och krav som rör emissioner från fordonstrafiken. Dessa lagar och krav har under flera årtionden varit mycket striktare än de federala motsvarigheterna

---

<sup>86</sup> Union of Concerned Scientists

och har bland annat drivit på teknikutvecklingen inom en mängd områden. Det var t.ex. genom kalifornisk lagstiftning som katalysatorn utvecklades och introducerades i början på 70-talet. Ett antal andra delstater antog sedan samma krav och till slut blev det även ett federalt krav vilket omfattade hela USA. Det är sedan dess välkänt att detta krav spridit sig till andra länder i världen. Andra exempel där Kalifornien varit ledande i USA var vid introduceringen av den renaste bensinen i USA (1996) och på senare tid utsläppskrav som drivit på utvecklingen av hybrid-, bränslecellsdrivna samt alternativt drivna fordon. Det kanske mest uppmärksammande kravet på senare tid är Kaliforniens lag om begränsning av växthusgasutsläpp från fordonstrafiken (se nedan).

Övriga delstater i USA har rätt att välja mellan att anta de mer strikta lagar och krav som Kalifornien stiftar eller följa de mindre strikta federala lagarna. Kalifornien har därmed oerhörd påverkan på utvecklingen och inte minst på industrin. Det är dessutom den folkrikaste delstaten i USA med ca 35 miljoner invånare, den ekonomisk starkaste (rankas på sjunde plats i världen i BNP räknat år 2004) och står för ca en sjättedel av USA:s ekonomi.<sup>87</sup> Det är också den största fordonsmarknaden i USA och ca 13 procent av försäljningen av nya fordon sker i denna delstat.<sup>88</sup> Det gör att Kalifornien är en av de viktigaste marknaderna i USA, inte bara för amerikanska fordonstillverkare, utan även för andra fordonstillverkare. Alla större fordonstillverkare har forsknings- och utvecklingscenter placerade i södra Kalifornien. Volvo har sedan 1986 sitt konceptcenter utanför Los Angeles.

För att en fordonstillverkare ska kunna sälja bilar i Kalifornien måste de följa Kalifornisk lagstiftning. Det innebär att man i Kalifornien säljer fordon som är anpassade efter Kaliforniens krav, vilket många gånger gör fordonen dyrare att tillverka, medan man till övriga delstater (som valt att följa federala krav) säljer fordon som är anpassade enbart till dessa.

### 6.5.1 Varierande bensinpriser

Bensinskatten i USA består av en federal och en delstatlig del. Enligt *American Petroleum Institute* var det federala skattepåslaget 18,4 cents per gallon i genomsnitt augusti 2005. Delstatsskattepåslaget varierade i genomsnitt mellan 8–44,5 cents per gallon i de olika delstaterna. I Kalifornien var skattepåslaget 41,6 cents per gallon i augusti 2005. Totala skattepåslaget för konsumenterna i Kalifornien uppgick således till 60 cent per gallon i genomsnitt under samma period. Bensinen är dyrast i Kalifornien och Hawaii, billigast i Georgia. Priset skiljer sig med en faktor 2.<sup>89</sup>

---

<sup>87</sup> LAEDC 2005

<sup>88</sup> NADA 2005

<sup>89</sup> <http://api-ec.api.org/frontpage.cfm>



De höga bensinpriserna i USA är en av orsakerna till att mer bränslesnåla hybridfordon blivit alltmer populära i USA. Efterfrågan på hybrider överträffar utbudet och har ökat med 88 procent per år i USA sedan år 2000. År 2004 utgjordes en procent av registreringen av nya fordon av hybridfordon. Den procenten motsvarar över 80 000 bilar, varav 30 procent av dessa registrerades i Kalifornien. Fordonstillverkaren Toyota har ca nio månaders väntetid på sin hybridbil Prius (personbil). Förra året kom Ford ut med den första SUV hybridbilen i USA; Ford Escape. Sedan tidigare finns pickups i form av hybrider.<sup>90</sup>

## 6.6 Luftföroreningar och bränsleförbrukning

Utsläppen från personbilar och lätta lastbilar står för ca 40 procent av Kaliforniens luftföroreningar.<sup>91</sup>

Vissa myndigheter som reglerar luftutsläpp från fordonstrafiken anser det vara ett problem att inte SUV:ar och andra lätta lastbilar som används som personbilar inte faller under samma utsläppskategori som övriga personbilar, speciellt eftersom dessa fordon tagit en mycket större marknadsandel än väntat. Det är dock inte helt lätt att genomföra en förändring av regelverket eftersom den starka fordons- och oljeindustrin i USA lobbyar mot sådana förslag. De hävdar att dessa fordon kommer att bli mycket dyrare att köpa då de blir dyrare att tillverka jämfört med dagsläget samt att dessa fordon är de som de amerikanska fordonstillverkarna gör mest vinst på idag och det skulle slå hårt mot både företagen och amerikansk ekonomi. Ett vanligt argument från fordonsindustrin är också att konsumenterna vill ha denna typ av fordon.

### 6.6.1 Nuvarande lagar

Klassificeringen av SUV:ar som lätta lastbilar gör att de faller under mindre strikta krav jämfört med personbilar enligt två stora federala lagar; *Energy Policy and Conservation Act* som reglerar standarder för bränsleekonomi (genom CAFE) samt *Clean Air Act* för utsläppskrav. Det finns de som hävdar att CAFE standarder som klassificerar fordon i viktklasser uppmuntrar fordonstillverkarna att bygga redan stora fordon större, något som i sin tur har väckt konsumenternas intresse.

Den lagstiftning på federal nivå som reglerar luftutsläpp, *Clean Air Act*, började gälla 1990, dvs. innan SUV-försäljningen tog fart. *Clean Air Act* innebär att SUV:ar tillåts släppa ut ca tre gånger mer luftföroreningar jämfört med andra personbilar, 30 procent mer koldioxid och kolväten och 75 procent mer kväveoxider.

Som en reaktion på detta har amerikanska naturvårdsverket EPA bestämt att fr.o.m. år 2009 ska utsläpp från alla personbilar och lätta lastbilar regleras likvärdigt (*Tier II*).

<sup>90</sup> Morris 2004-09-10 (<http://www.newrules.org>). USA Today 2005-04-29

<sup>91</sup> <http://www.arb.ca.gov>

## 6.6.2 Lagförslag – begränsning av utsläpp av växthusgaser<sup>92</sup>

Kalifornien antog år 2004 som första delstat i USA ett lagförslag (*Pavley Law, AB1493*) som träder ikraft år 2006, med syftet att begränsa utsläpp av växthusgaser från fordon med början av 2009. Lagen är baserad på en helt ny modell för bedömning av olika tekniker och drivmedel som kan begränsa utsläpp av växthusgaser och andra smogbildande föroreningar. Alla nya personbilar och lätta lastbilar som säljs från och med år 2009 får högst släppa ut växthusgaser som motsvarar nivåerna i delstaten år 2000, år 2020 ska man ha nått 1990 års nivå, år 2050 är målet 80 procents minskning av 1990 års nivå. I praktiken innebär det en reducering av växthusgaser; från nya personbilar och lätta lastbilar, med 22 procent till år 2012 och med 30 procent från och med 2016 års modeller jämfört med utsläppsmängden år 2002.<sup>93</sup> För konsumenten kommer detta innebära, enligt CARB, att en ny bil kostar ca 325 USD mer än vad den annars skulle gjort mellan år 2009–2012 och ca 1050 USD mer från år 2016 för inköp av nytt fordon som klarar de nya standarderna. I CARB:s analys framgår vidare att denna kostnad kommer konsumenterna få tillbaka genom lägre driftskostnader.

Vid framtagandet av målen i lagstiftningen fanns tydliga instruktioner att hänsyn ska tas till vilken ekonomisk påverkan målen får på delstatens ekonomi, eventuella konsekvenser för företagen i delstaten, konsekvenser för skapandet av nya arbetstillfällen eller nya företag, möjligheten för befintliga företag att växa och konkurrera med andra delstater samt påverkan på låginkomsttagare, fordonsindustrin, människors hälsa etc. Det fanns även tydliga anvisningar om att inga extra bilavgifter eller skatter får användas för att uppnå uppsatta mål. Inte heller får man ta fram mandat i syfte att minska antalet körda fordonskilometer eller föreslå hastighetsbegränsningar. Det som lagen i slutändan sannolikt leder till är att fordonstillverkarna måste minska bränsleförbrukningen för att lyckas nå målet. Det CARB hoppas på är att lagen ska påskynda utvecklingen av tekniker som t.ex. hybridteknik (bensin och el), bränslecellsdrivna fordon drivna med vätgas samt en slags cylinder-deaktiveringsteknik.

Om Kalifornien lyckas implementera lagen kommer det sannolikt att driva på utvecklingen i övriga nationen i samma riktning på sikt. Fordonsindustrin har dock reagerat starkt mot de uppsatta målen i lagstiftningen och har inte helt oväntat stämt delstaten i syfte att förhindra att lagen träder ikraft. Kalifornien anser att de har rätten på sin sida i och med mandatet att stifta egna lagar som rör utsläpp, emissioner. Federala lagstiftande myndigheter hävdar att begränsningar av utsläpp av växthusgaser är en fråga som är direkt kopplad till bränsleförbrukning och då är det istället en federal fråga. Stämningsprocessen fortsätter och det är oklart när detta kommer att avgöras.

---

<sup>92</sup> <http://www.arb.ca.gov>

<sup>93</sup> Ibid.

Delstater som funderar på att anta liknande krav som Kalifornien är: Connecticut, Massachusetts, Maine, New Jersey, New York, North Carolina, Oregon, Pennsylvania, Rhode Island, Vermont and Washington. Även Kanada har visat intresse.

### 6.6.3 Lagförslag – bränsleförbrukning

NHTSA har nyligen tagit fram ett förslag på nya CAFE standarder för lätta lastbilar upp till 8 500 pounds. Det som är nytt med de nya föreslagna CAFE standarderna (*Reformed CAFE*), gällande för år 2008–2011, är indelningen av lätta lastbilar i sex kategorier, klassificerade efter storlek i stället för som tidigare efter vikt. Varje klass har en gräns för bränsleförbrukning för varje år inom tidsintervallet. I praktiken innebär det att de mindre fordonmodellerna av segmentet lätta lastbilar får tuffare krav på bränsleförbrukning jämfört med de större lastbilarna. Om dessa standarder antas (sannolikt senast 1 april 2006) kommer det att vara den största förändringen på 30 år när det gäller federala instansers ansträngningar att minska bränsleförbrukningen från vägtrafikflottan. När det gäller indelningen efter storlek används uttrycket ”footprint”. Det är en beräkning som baseras på produkten av avståndet mellan hjulaxlarna och spårvidden för att avgöra det område som begränsas av fordonets fyra hjul.<sup>94</sup>

Fordonstillverkarna får i en övergångsperiod mellan år 2008–2010 välja om de vill följa det gamla systemet baserat på viktclasser eller den nya indelningen. År 2011 ska dock alla tillverkare följa reglerna med den nya klassificeringen.<sup>95</sup>

## 6.7 Strategier för ökad säkerhet<sup>96</sup>

Ökningen av andelen lätta lastbilar på vägarna i USA har medfört ökat antal dödsolyckor för trafikanter i personbilar som blir påkörda av dessa fordon. Ökning har skett fastän totala antalet dödsolyckor i USA har stabiliserats eller minskat något under de senaste åren. Den senaste tillgängliga statistiken visar till exempel att år 2004 dödades totalt 42 636 personer i USA i trafikolyckor i vägtrafiken, en minskning med 0,6 procent från året innan. SUV-relaterade dödsolyckor uppgick till 4 735 år 2004, en ökning med 5,6 procent från året innan.<sup>97</sup>

När det gäller SUV:arnas trafiksäkerhet har NHTSA i sin 5-årsplan från 2005-2009 prioriterat fem områden, varav två områden är direkt relaterade till olyckor där SUV:ar till stor del är inblandade, nämligen *compatibility* och *rollover*. Med det förstnämnda avses att SUV:arnas design är inte kompatibel med vare sig personbilar eller gångtrafikanter vid krock, bland annat p.g.a. högre stötfångare. Dessutom är infrastrukturen inte anpassad efter den stora andel SUV:ar och andra lätta lastbilar som nu trafikerar

<sup>94</sup> AutoWeek 2005-07-22. NHTSA 2005a

<sup>95</sup> Ibid.

<sup>96</sup> NHTSA 2005b, 2003

<sup>97</sup> NHTSA 2005c

vägarna i USA. Med det sistnämnda avses att dessa fordon har en tendens till att välta lättare än andra fordon.

Lösningarna som diskuteras handlar främst om olika fordonsstrategier, beteendestrategier samt vägstrategier. Fordonsstrategier ansvarar NHTSA för och vägstrategier ansvarar amerikanska motsvarigheten till Vägverket *Federal Highway Administration* (FHWA) för. Båda myndigheterna ansvarar för beteendestrategier och konsumentinformation.

Fordonsstrategier får här exemplifiera arbetet. Fordonsstrategierna för att komma tillrätta med inkompatibiliteten inkluderar s.k. partnerskydd, eget skydd, reduktion av bländningsrisken samt reformen av CAFE. Fordonsstrategier för att komma tillrätta med voltningsolyckorna inkluderar olycksförebyggande åtgärder, krocksäkerhet (t.ex. krosssäkra tak) och reformen av CAFE.

## **6.8      Restriktioner för att begränsa SUV:ars mobilitet<sup>98</sup>**

I Kalifornien har vissa gator i bostadsområden infört viktbegränsningar (1988) för fordon över 6 000 pounds. Syftet var att få bort den tunga trafiken från dessa vägar. I och med att vissa SUV:ar och andra lätta lastbilar väger mer än 6 000 pounds gäller dessa begränsningar även dessa fordon. I praktiken varken stoppar eller bötfäller polisen dessa fordon, kanske för att lagen inte stiftades i syfte att begränsa mobiliteten för dessa fordon.

På vissa håll, t.ex. i New York, har man i åtminstone ett par parkeringshus infört en extra hög parkeringsavgift för SUV:ar och andra lätta lastbilar i och med att de tar upp större parkeringsyta än vanliga personbilar.

---

<sup>98</sup> MSN Slate Magazine 2004-08-04. Department of Motor Vehicles in California 1988

## 7 Italien – SUV:ens framfart bromsas

I detta kapitel redogörs för den italienska trafiksituationen och åtgärder som införs och är på gång att införas.

*Italien är ett biltätt land med en tradition av småbilar. I och med ett ökat användande av SUV:ar, i kombination med en trafiksituation som blir allt mer svårhanterlig, har restriktioner införts riktade mot dessa fordon. En konsekvens kan vara att man därigenom stoppar den italienska bilparksutveckling mot att bli ännu tyngre och större (till storleken).*

### 7.1 Introduktion

Trafiksituationen i Italien är mycket speciell och påverkas av ett antal landsspecifika faktorer som är viktiga att belysa för att bättre förstå hur personbilsparken utvecklats och därmed den problematik som blivit tydlig i och med SUV:arnas stigande popularitet. Italien är ett av Europas biltätaste länder, med drygt 34 miljoner bilar på 58 miljoner invånare. På 40 år har den italienska bilparken växt från två miljoner (år 1960) till 34 miljoner. Dessutom utgör landets geografi (mest bergsområden) ett hinder för utbyggnaden av vägnätet, som omfattar 306 000 km, en låg siffra jämfört med 737 000 km i Tyskland och 997 000 i Frankrike<sup>99</sup>.

#### 7.1.1 Trängsel på vägarna

I Italien är det trångt på vägarna: hela 112 bilar per km väg, medan den genomsnittliga biltätheten i EU-länderna är mindre än hälften, omkring 50 bilar per km väg.<sup>100</sup> Idag präglas Italien av ett trafikkaos med ständiga trafikstockningar och problem som luftföroreningar och höga bullernivåer som konsekvens.

Huvudorsaken till att situationen på bara några decennier har blivit ohållbar är att bilismen brett ut sig i en miljö vars struktur inte är skapad för bilar, till skillnad från i USA. De flesta städer i Italien har sitt ursprung i gamla romerska stadsbildningar, med stadskärnor som i praktiken är oförändrade sedan medeltiden. Situationen kompliceras ytterligare av de omfattande kulturhistoriska och arkitektoniska värden som många italienska städer har, vilket gör dem oerhört känsliga för motordrivna fordon. Luftföroreningar, vibrationer, buller, trängsel och inte minst viktigt; negativa estetiska intryck, drabbar miljöer som helt enkelt inte är lämpliga för biltrafik. Ett av de mest synliga och akuta problemen gäller parkering, särskilt i storstäderna. I Milano beräknas

<sup>99</sup> ADN kronos 2004

<sup>100</sup> ACI 2005

att mer än 50 procent av gatuytan är upptagen av parkerade bilar<sup>101</sup>. De parkerade bilarna stör framkomligheten för både fordon och allmänna kommunikationsmedel, samtidigt som de utgör ett hinder för fotgängare och (ett fåtal) cyklister.

### 7.1.2 Italien - ett land för småbilar

Ovan beskrivna situation har starkt påverkat utvecklingen av Italiens bilpark, vars tyngdpunkt ligger på småbilar; anpassade till den trånga miljön och bränslesnåla (ofta med små motorer) i ett land som alltid haft bland Europas högsta bensinpriser. Bensinpriserna används som ett sätt för staten att få högre intäkter och inte som en styrande skatt. Större krav på säkerhet och bekvämlighet har gjort att bilarnas genomsnittliga storlek har ökat något de senaste decennierna, på samma sätt som i övriga Europa. Det är ett faktum att den mest sålda modellen i Italien fortfarande är en liten bil som Fiat Punto med 1,2 liters motor<sup>102</sup>. Beskattningen har också premierat småbilarna, eftersom fordonsskatten beräknas efter motorvolymen och andra skatter (koldioxidskatt, trängselavgift, tullar, etc.) saknas.

Utvecklingen av den italienska bilparken har stimulerats av landets största bilkoncern Fiat (där Alfa Romeo, Lancia, Ferrari och Maserati ingår), som alltid fokuserat sin produktion på mindre bilar. Hela Fiatkoncernen, med undantag för sportbilstillverkarna Ferrari och Maserati, har dock tappat stora marknadsandelar i Italien, från 60 procent 1986 till 28 procent idag<sup>103</sup>. Det bör påpekas att orsaken till denna stora kris ligger mer i företagets managementproblem än i förändrade bilvanor i landet. Marknadsstrukturen har mer eller mindre förblivit oförändrad och konkurrenterna som har erövrat Fiats traditionella marknad har gjort det med liknande modeller, dvs. småbilar. Talande för detta är statistiken över de tio mest sålda bilmodellerna i Italien, där den största är Volkswagen Golf<sup>104</sup>.

### 7.1.3 Inga italienska SUV:ar

Vad gäller SUV:ar var Italien ett av de första länder i Europa som anammade denna trend under 1990-talet och sedan dess har antalet SUV:ar stadigt ökat. Idag har de en marknadsandel på omkring sex procent, varav de klassiska jeeparna och andra utpräglade terrängbilar endast utgör en marginell andel. De flesta är istället SUV:ar för den "urbana terrängen". I Italien, kanske mer än i andra länder, har SUV:en blivit en statussymbol där modelfaktorn är avgörande för köpbeslutet (modeller som Porsche Cayenne, BMW M5 och Mercedes M Klasse är de mest åtråvärda).

---

<sup>101</sup> ACI 2005

<sup>102</sup> Interautonews 2005

<sup>103</sup> Volpato 2004

<sup>104</sup> Interautonews 2005

Samtliga SUV-modeller som säljs i Italien är utländska. Fiat, med 80 000 anställda (landets största enskilda arbetsgivare efter staten), har fått kritik för att ha missat SUV-trenden. Nu har de aviserat Sedici, en SUV-modell i samarbete med Suzuki, som dock inte kommer ut på marknaden förrän nästa år. Det närmaste man kan komma en italiensk SUV idag är Alfa Romeos Crosswagon, men det rör sig mer om en sportig och fyrhjulsdriven stationsvagn än en SUV.

## 7.2 Allmänna trafikrestriktioner

Den svåra trafiksituationen i Italien har tvingat fram en rad kraftåtgärder. Först och främst trafikbegränsningar av olika slag, som dock ofta möter häftiga reaktioner hos affärs- och restauranginnehavare, vilka befäror minskade intäkter om kunderna inte kan ta bilen till centrum.

Vissa kommuner har försökt införa nya, ibland innovativa trafikplaner med tanke på att genomsnittshastigheten under rusningstid i en italiensk medelstor stad sällan överskrider 8–10 km/h. I Ravenna t.ex., införde man under 1990-talet enkelriktade gator i hela staden för att öka genomströmningen av fordon, men effekten blev den motsatta eftersom bilisterna tvingades att ta långa omvägar, vilket ledde till trafikstockningar och ökade luftföroreningar.

### 7.2.1 Ansvarsfördelning<sup>105</sup>

Ansvaret för trafikåtgärder fördelas i Italien mellan lokala (kommun och region) och statliga (transportministeriet och miljöministeriet) myndigheter. Vad gäller trafikrestriktioner ligger den största makten hos kommunen och bara marginellt hos regionen. Här är några exempel på dessa allmänna restriktioner.

*Kommun.* Kommunerna åtnjuter stor självständighet och har rätten att besluta om den trafikpolitik som man finner lämpligast för staden. Här ingår bl.a. rätten att t.ex. begränsa trafiken under vissa tider på dygnet eller inom utvalda områden. De flesta städerna har infört någon form av trafikbegränsning, åtminstone i stadskärnan. I många medelstora och stora städer har man även infört ”varannandagstrafik” för fordon med jämn respektive ojämn slutsiffra (*targhe alterne*) under hela eller delar av året.

*Region.* På regional nivå vidtar man mer generella åtgärder som gäller trafiken i *hela* regionen, som t.ex. stopp för all trafik i regionen mellan 8 och 18 under en eller flera söndagar varje månad. Denna typ av restriktion tillämpas ofta under vinterhalvåret i norra Italien, där väderförhållanden och inversionsfenomen gör att luftföroreningar stagnerar över städerna och koncentrationen av skadliga ämnen ökar snabbt. Då försöker man att förbättra situationen genom att stoppa all trafik i hela regionen under söndagarna i förhoppningen att föroreningshalten skall sjunka. Resultaten är blandade

<sup>105</sup> För mer information se t.ex. ACI 2005 eller ADN kronos 2004

och medför enbart en tillfällig lindring, eftersom när all trafik startar igen på måndagen ökar luftföroreningarna på nytt.

*Stat.* Transportministeriet har ansvaret för vägnätet och därmed för en bättre framkomlighet i trafiken, medan miljöministeriet har uppgiften att minska trafikens miljöpåverkan. Det italienska parlamentet har även stiftat en rad lagar för att stimulera positiva trafikbeteenden med hjälp av skattefördelar (samåkning, användning av allmänna kommunikationsmedel, inköp av gas- och eldrivna fordon, m m). Man har även indirekt bidragit till att jämna ut trafikflöden genom att införa ändrade öppettider för kontor, skolor och affärer.

De restriktioner som införts har varit ett led i försöket att lösa de problem som finns i de italienska städerna, men också ett sätt att tillmötesgå protesterna från miljöorganisationerna och en allt mer irriterad allmänhet. SUV-fenomenet har stärkt motståndet mot trafiken i städer och stimulerat nya protestaktioner, vilka i sin tur har tvingat politikerna att överväga nya åtgärder.

## 7.3 SUV:ar i Italien

SUV:arnas intåg i landets medeltida stadskärnor har förvärrat en redan svår situation och uppfattas av många som ett brutalt intrång i en känslig miljö. Irriterade läsare skriver protestbrev till tidningarna och olika debattörer förargar sig i TV över jättebilarnas närvaro i de italienska kulturstäderna.

### 7.3.1 Miljö- och säkerhetsaspekter

En kraftig protest leds av miljöorganisationen *Legambiente*, som förra året lanserade en massmedial kampanj mot SUV:ar med huvudargumentet att de förorenar miljön och att de innebär ett stort resurs- och energislöseri. Även om miljöaspekten är tyngst och får stöd av mätningar som visar större utsläpp än genomsnittsbilen, finns det andra aspekter som vunnit gehör hos den italienska allmänheten, vars intresse för miljöfrågor alltid varit relativt svagt.

I ett land som Italien, där över 6000 människor omkommer varje år i trafikolyckor, är säkerhetsaspekten en viktig fråga. En rad otäcka olyckor har blivit högst uppmärksammade och har med tydlighet visat hur farligt det kan vara att krocka både med och mot en SUV.

### 7.3.2 SUV:ar för stora

Sist men inte minst viktigt, utgör SUV:ens storlek ett problem på Italiens trånga och redan övertrafikerade gator. Särskilt i storstäderna, där man kör mopeder och minibilar som Smart för att ta sig fram någorlunda snabbt, framstår SUV:ar som fullständigt orimliga. Irritationen hos medtrafikanter och fotgängare är påtaglig och t.o.m. själva



uttrycket ”stadsjeep” (*fuoristrada da città*) retar många, eftersom det syftar på en felaktig användning av SUV:en. Även det visuella intrycket av en SUV i en italiensk väl bevarad, medeltida gränd eller på ett charmigt torg har börjat störa italienarnas estetiska sinne.

## 7.4 Trafikrestriktioner mot SUV:ar

Idag finns det i Italien två typer av trafikåtgärder som, den ena direkt och den andra indirekt, gäller SUV:ar. Den första är redan i kraft på kommunal nivå, den andra är ett förslag som kan börja gälla på riksnivå nästa år.

### 7.4.1 Florens mot SUV:ar

I slutet av förra året beslutade kommunen i Florens, som först i landet, om en begränsning av SUV:ar i centrum. I formuleringen nämns inte SUV:en som fordonskategori, p.g.a. svårigheten att entydigt klassificera en SUV. Därför har kommunen beslutat om körförbud inom stadens centrala del mellan kl. 7.30 och 19.30 för personbilar ”vars hjul diameter överskrider 73 cm”<sup>106</sup>. Motiveringen till förbudet, som börjat gälla från första januari i år, är att fordon med så stora hjul (tänkta för terrängåkning) ”kan skada gatornas stenläggningar och trottoarer samtidigt som de kan utgöra ett hinder och en fara för fotgängare”. Det är intressant att notera att kommunen i sitt beslut också nämner stadens ”historiska och kulturella prägel” som inte lämpat för denna typ av fordon.

Förbudet har mött blandade reaktioner, de flesta dock positiva, troligen p.g.a. att SUV-ägarna är en minoritet och att allmänheten börjar bli allt mer irriterad över dessa fordon. Som väntat, har den häftigaste reaktionen kommit från UNRAE (*Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri*), den italienska organisationen som representerar importörer och tillverkare av utländska fordon. UNRAE har vänt sig till den regionala administrativa domstolen (TAR) för att få beslutet upphävt på uppdrag av bilföretagen General Motors, Ford, Daimler Chrysler, Bmw, Jaguar, Land Rover, Porsche, Renault, Volvo, Toyota, Nissan, Suzuki, Hyundai, Kia och Daihatsu.

Domstolen har dock avslagit begäran med motiveringen att borgmästaren, som undertecknat den nya normen, har all rätt att utfärda ett sådant förbud och att ”stadens historiska och kulturella kontext inte lämpar sig för alla fordonstyper”. Men mest intressant är att domstolen också fastslår att trafikbegränsningen inom en viss del av staden ”inte påverkar personbilsmarknaden, eftersom dessa fordon ändå kan köras på alla andra vägar”. UNRAE:s största argument, dvs. störning av konkurrensen på bilmarknaden, har alltså inte fått gehör.

---

<sup>106</sup> Comune di Firenze 2005

Efter domstolsbeslutet har andra kommuner aviserat restriktioner mot SUV:ar. I Rom vill man höja kostnaden för tillståndet att köra i stadens centrala delar. Kostnaden för detta tillstånd varierar idag med brukaren (boende, godstransporter, taxi, handikappade, skolbussar, ambulanser etc.) och inte med bilens storlek. Förslaget går ut på att SUV:ar skall utgöra en särskild klass, vars avgift mer än tredubblas jämfört med vad motsvarande brukare betalar idag. Detta skulle t.ex. för en boende eller handelsresande innebära en ökning från 324 till 1000 €år.

I Bergamo, Brescia, Treviso, Trieste och Palermo diskuterar man samma typ av förbud som i Florens eller högre parkeringsavgifter för SUV:ar. På andra håll vill man istället skärpa de befintliga trafikrestriktioner och i vissa fall (Bologna och Milano) överväger kommunen att införa tullavgifter för *alla* bilar som skall in i centrum. Situationen i Italien ser alltså ut att bli besvärligare för samtliga bilister, men SUV-ägarna kommer i vissa fall att få det extra svårt.

#### 7.4.2 Staten förbereder miljöbeskattning

SUV:arna står inte högt i kurs hos åtminstone delar av regeringen. Miljöminister Altero Matteoli har i flera uttalanden inte gjort någon hemlighet av sitt ogillande vad gäller SUV:ar. Transportminister Pietro Lunardi har varit ännu hårdare och förklarar att SUV:ar ”helst skall försvinna från våra vägar” med motiveringen att de väger för mycket och förstör vägunderlaget.

Från statens sida förbereder miljöministeriet en hårdare beskattning av de fordon som drar mest bränsle och förorenar mest. Målet är att förbättra luftkvaliteten, men åtgärden betraktas också som nödvändigt för att uppfylla Kyotoavtalet som Italien har undertecknat. Förslaget, vars detaljer inte är helt kända, vänder sig inte direkt mot SUV:ar utan mot bilar som drar mest bränsle och uppvisar högsta emissioner.<sup>107</sup>

#### 7.4.3 Andra krafter

*Legambiente* har lagt fram en rad förslag, bl.a. skyhöga parkeringsavgifter för SUV:ar, ett särskilt körkort för att köra SUV:ar och t.o.m. totalförbud av SUV:ar i vissa italienska städer. Dessutom vill man att tidningarna skall vägra publicera SUV-reklam. Syftet är att sänka den sociala acceptansen för en produkt, SUV:en, som i Italien saknar ett egentligt behov och nästan enbart lever på imagen. Om SUV:en från att vara statussymbol börjar att uppfattas som ”dumhetssymbol”, kan modet svänga snabbt.

---

<sup>107</sup> Legambiente 2004

## 8 Frankrike – återvändsgränder i Paris

I detta kapitel beskrivs den franska transportpolitiken och åtgärder som införts samt diskuteras i syfte att främja en mer bränsleeffektiv utveckling.

*I Frankrike är det svårt att införa såväl skatter som restriktioner som begränsar bilarnas mobilitet. Svårigheterna beror på bilindustrin mot också på allmänhetens syn på denna typ av styrning. Marknadsinriktade åtgärder som införts kommer sannolikt inte ha någon effekt då de knappast är kännbara för konsumenten. Andra åtgärder (som förbud) diskuteras men kommer inte sannolikt att införas.*

### 8.1 Introduktion

Trafiksituationen i Frankrike är densamma som i många europeiska länder; bilarna har blivit fler men också större. Att påverka den utveckling som sker är ingen enkel uppgift då fransk bilindustri är omfattande och det finns en stark opinion mot regleringar.

Frankrike hade tidigare en årlig fordonsskatt men har inte det längre. Att återigen införa en skatt anses uteslutet, även annorlunda utformad, då en sådan skatt i fransmännens ögon tillhör forna dagar. Bensinpriserna är emellertid höga vilket fransmännen protesterar högljutt över.

### 8.2 Fransk bilindustri och bilpark

I Frankrike finns en betydande bilindustri. Biltillverkarna Renault SA och PSA Peugeot-Citroën tillverkar bilar i alla segment men ännu inga SUV:ar. Småbilarna och mellanklassen är de segment som säljer bäst i Frankrike, men försäljningen av större bilar har under 2000-talet ökat mest<sup>108</sup>. I Tabell 4 nedan jämförs nybilsförsäljning i Frankrike och Sverige år 2004, uppdelad i olika segment<sup>109</sup>.

Tabell 4 Nybilsförsäljningen i Frankrike och Sverige år 2004 per segment

Segment (procent)	Frankrike	Sverige
Småbilar	38	13
Lilla mellanklassen	35	25
Stora mellanklassen	10	22
Storbilsklassen	7	31
Övriga (SUV:ar, minibussar etc.)	9	8

Källa: CCFA 2005a

<sup>108</sup> ADEME 2004

<sup>109</sup> Segmentsuppdelning är nödvändigtvis inte exakt lika i båda länder, jämförelsen är dock endast avsedd att ge en bild av skillnaderna mellan länderna inte en exakt jämförelse.

Per år säljs drygt 2 miljoner personbilar i Frankrike. Genomsnittligt koldioxidutsläpp är 154 gr/km. Den franska marknaden är viktig för de franska biltillverkarna; 29 procent av Renaults totala nybilsförsäljning och 23 procent av Peugeots stod den franska marknaden för år 2004. Under senare år har de emellertid förlorat andelar till SUV-tillverkare. Under de första sex månaderna av 2005 ökade nybilsförsäljningen med 5,6 procent i Frankrike, medan försäljningen av SUV:ar ökade med 17 procent att jämföra med 11 procent för hela Europa. SUV:arna andel av nybilsförsäljningen uppgick i och med det till 5,2 procent av den totala nybilsförsäljningen (en tredubbling från 1995).<sup>110</sup>

Uppgifter finns om att både Peugeot och Renault planerar att tillverka mindre SUV:ar (dock endast små volymer).

Frankrike är en viktig marknad också för tyska biltillverkare. Enbart Volkswagen säljer fler bilar i Frankrike än de franska biltillverkarna gör tillsammans.<sup>111</sup>

## 8.3 Åtgärder på nationell nivå

### 8.3.1 Skatter

Miljöminister Serge Lepeltier annonserade under en presskonferens i juni 2004 att Frankrike skulle införa en skatt refererad till som "Bonus-Malus". En sådan skatt implementerades 1 januari 2005 i Belgien. I Belgien innebär skatten att konsumenterna som köper en bil som släpper ut mindre än 105 gr/km får en skattereduktion som motsvarar 15 procent av bilen inköpspris (max 3 280 €), för en bil som släpper ut mellan 105 och 115 gr/km ges en skattereduktion motsvarande 3 procent av inköpspriset (max 615 €). Den franska skatten skulle ha inneburit en bonus på 800 € eller en skatt på 1500 € beroende på bränsleförbrukning. Poängen med bonus-malus är att ägarna till de mindre bränsleeffektiva bilarna finansierar bidrag till dem som väljer miljövänligare bilar. Miljöministern (numera f.d.) drog dock tillbaka sitt uttalande mindre än två veckor senare och därefter har inte förslaget diskuterats. Tyskland sägs ha blivit mycket upprörd över förslaget.

Istället har beslut tagits om en försäljningsskatt (*Taxation l'achat*) som ska implementeras 1 jan 2006. För bilar som släpper ut mer koldioxid än 200 gr/km kommer skatten innebära 2 €/gr upp till 250 gr/km, 4 €/gr därefter. Det innebär att skatten blir som högst några hundra euro. Paradoxalt nog går skatteintäkterna till det franska naturvårdsverket ADEME, vilket innebär att de tjänar på att fler bränsletörstiga bilar säljs. 8 procent av den franska bilparken beräknas beröras (stora sedans, flexibilar och SUV:ar<sup>112</sup>) och den totala skatteintäkten år 2006 beräknas bli 15 miljarder €

<sup>110</sup> CCFA 2005a. [http://www.notre-planete.info/actualites/actu\\_357.php](http://www.notre-planete.info/actualites/actu_357.php). Washington Post 2005-08-23

<sup>111</sup> CCFA 2005b

<sup>112</sup> De franska termerna för dessa bilar är berlines, monospaces och 4X4.

Emellertid är det knappast någon som tror att skatten kommer resultera i en förändrad bilkonsumtion. Istället ses det som ett första pedagogiskt steg i rätt riktning.<sup>113</sup>

## 8.4 Konsumentinformation – energietikett

Såsom lagen föreskriver använder sig Frankrike sig av *EU Energy Label* för vitvaror. Det har visat sig ha stor effekt vid försäljningen. Nyligen har tagits beslut om att en liknande etikett ska användas vid bilförsäljning. Det som diskuteras för tillfället är om denna etikett ska sitta på på bilen eller om det räcker att den finns i bilhallarna.

## 8.5 Paris

Paris vice borgmästare (Denis Baupin) representerar det franska miljöpartiet. En av hans hjärtefrågor är den parisiska trafiken. Bland annat jobbar han för att förbättra lokaltrafiken och ett resultat är att det numera finns en särskild bussfil i Paris. Baupin har ett flertal gånger uttryckt, liksom andra från det parisiska stadshuset, att han vill förbjuda SUV:ar. Han har också uttryckt att det inte är möjligt enligt lag. Istället kräver fransk lag att förbudet riktar sig mot vissa egenskaper hos bilen som t.ex. utsläpp.

### 8.5.1 Förslag om förbud mot SUV:ar

I oktober 2004 röstade politikerna i Paris stadshus för ett förbud mot SUV:ar i Paris (under rusningstrafik), ett förbud som skulle inträda 1 januari 2005. Röstningen var dock icke-bindande och 1 januari passerade utan att ett förbud infördes. Stadshusets tjänstemän har emellertid undersökt möjligheterna för ett förbud i syfte att vara förberedda om frågan kommer upp på nytt. Tjänstemännen har anlitat konsulter för att ta fram en tekniska kriterier som ett förbud skulle kunna baseras på. Det konsulterna har rekommenderat är att tre kriterier ska tillämpas; säkerhetsstandarder (Euro Ncaps tester för fortgångare), utsläpp samt fotavtryck och volym. Motivet till att ha tre kriterier är att det är flera problem som man vill komma åt med ett och samma medel; trafikfarliga fordon, luftföroreningar och trängsel. Vad gäller trafiksäkerhet har man valt att utgå från att en prioritet är att begränsa användningen av bilar som är farliga för fotgängare. Förbudet skulle inkludera samma fordon som försäljningsskatten kommer gälla (stora sedans, flexibilar och SUV:ar).

Om ett sådant förbud skulle vara tillåtet enligt fransk lagstiftning är oklart. Fransk lag uppges vara vag till sin karaktär och i det här fallet finns inte någon praxis. Dock har en borgmästare i en by (ca 100 invånare) infört ett förbud, men det förbudet gäller alla fordon (förutom arbetsfordon) på vissa vägar. Det förbudet godkändes i fransk domstol med motiveringen att åtgärden var i syfte att skydda känsliga habitat. I och med den motiveringen går inte samma lag att använda i Paris.

---

<sup>113</sup> [http://www.clean-auto.com/article.php3?id\\_article=4120](http://www.clean-auto.com/article.php3?id_article=4120)

Stadstjänstemännen i Paris har nu börjat att undersöka möjligheterna för att införa hastighetsbegränsningar och åtgärder som främjar ett ökat användande av miljöbilar (t.ex. gratis parkering).

### 8.5.2 Förbud i Amsterdam av intresse för Paris

Stadstjänstemännen följer också med intresse utvecklingen i Amsterdam. I Amsterdam planerar man att förhindra användandet av SUV:ar och dieslar i staden genom att neka dem parkeringstillstånd. Ett försök har redan gjorts i en annan holländsk stad (Nijmegen) men förslaget övergavs efter massiva protester. Amsterdam deklarerade ändå i september 2005 att de anser utsläppen från dessa fordon så allvarliga att de kommer planerar att införa denna åtgärd. Förslaget är ett av ett 50-tal som syftar till att förbättra stadens miljö.<sup>114</sup>

### 8.5.3 Organisationer mot SUV:ar

I Paris finns två miljöorganisationer som sedan två år jobbar med denna fråga; *Agir pour l'environnement* (APE) och *Réseau Action Climat France* (RAC-F). Förutom att de anordnar demonstrationer utanför bilhallar har de också kommit med förslag på åtgärder. APE och RAC-F vill att konsumentinformationen ska förbättras samtidigt som de vill att energietiketten ska användas till mer än bara information. Energietiketten är uppdelad i skalor eller "band" som går från A-G. De olika banden representerar olika utsläppsnivåer, där A är energieffektivast och därmed innebär minst utsläpp. APE och RAC-F vill att de bilar som faller inom E-G förbjuds i stadskärnor och C-D får begränsat tillträde. Vidare förespråkar de bonus-malus-systemet samt en årlig fordonsskatt baserad på utsläppsnivåer.

Ytterligare en "organisation" är verksam i Paris; *les Dégonflés*. Fritt översatt betyder det "punkterarna" och som namnet antyder sysslar de med att skära upp bildäck. Det är inte vilka bildäck som helst utan endast sådana som sitter på SUV:ar.

### 8.5.4 Trängselavgifter – inget för Paris

Trängselavgifter är inte aktuellt för Paris. En allmän åsikt är att fransmännen inte skulle acceptera en sådan åtgärd. Därtill gör det franska regionalpolitiska systemet det svårt. Paris bildar tillsammans med förorterna île de France. Förorterna har egna borgmästare. Samarbetet mellan de olika borgmästarna har inte fungerat problemfritt genom åren. Under senare år har dock samverkan prioriterats i en högre utsträckning än tidigare. Detta förhållande anses innebära att trängselavgifter skulle vara svåra att införa. Ett vanligt argument mot trängselavgifter är att det skulle drabba de som måste ha bil men inte har råd att komplettera bilåkandet med kollektivtrafik.

<sup>114</sup> <http://www.nisnews.nl>

## 9 Storbritannien – styr med skatter och debatt

I detta kapitel beskrivs Storbritanniens koldioxiddifferentierade (årliga) fordonsskatt samt restriktioner som införts eller föreslagits i syfte att begränsa bilaras mobilitet.

*Utvecklingen i Storbritannien går mot en ökad miljöstyrning. För närvarande används skattesystem och trängselavgifter för denna styrning. Syftet är inte att internalisera kostnaderna utan att få signaleffekter. Av samma anledning utvecklas för närvarande formerna för konsumentinformation. Förhoppningar finns om att i framtiden kunna använda ny teknik för att differentiera vägavgifter utifrån väg och fordon.*

*Debatten om SUV:arnas vara eller icke vara har pågått i drygt ett år och har intensifierats med tiden. Även denna debatt handlar dock i mångt och mycket om signaleffekter, liksom de restriktioner som diskuteras.*

### 9.1 Introduktion

Storbritannien var det första EU-landet att introducera koldioxiddifferentierade skatter. Likaså har de infört trängselavgifter i syfte att minska bilanvändningen i London. När trängselavgifterna först introducerades var systemet inte populärt, ett förhållande som dock snabbt ändrade sig när de positiva effekterna (minskad trängsel framförallt) började att synas. Storbritannien styr trafiken förhållandevis mycket, ändå har de en betydande bilindustri och biltillverkare som tillverkar riktigt stora bilar (Land Rover t.ex.). Storbritannien är också en viktig marknad för svensk bilindustri (se kap. 3).

SUV:ar är populära i Storbriannien. År 2004 såldes 179 439 SUV:ar jämfört med en total försäljning av 2 567 269 personbilar. Ofta refereras de till som *Chelsea Tractors* vilket syftar på den rika Londondelen Chelsea. 7,1 procent av SUV:arna registrerades på Londonadresser.<sup>115</sup>

### 9.2 Nationell fordonsskatt<sup>116</sup>

Sedan 1973 finns i Storbritannien *Vehicle Excise Duty* (VED). Fram till 2001 baserades fordonsskatten på cylindervolymen. Före reformeringen av skatten tjänade den främst två syften; ett fiskalt sådant och ett syfte att upprätthålla en korrekt databas. Efter skattens reformering baseras den på såväl koldioxidutsläpp som bränsleförbrukning. Fordon med högre koldioxidutsläpp beskattas hårdare än fordon med lägre utsläpp, liksom de som drivs med diesel beskattas hårdare än fordon som drivs bensin. Lägst beskattas fordon som drivs med alternativa bränslen (hybrider eller gasol drivna). Fordon som kan drivas med endera alternativa bränslen eller traditionella bränslen,

<sup>115</sup> SMMT 2005a,b

<sup>116</sup> SOU 2004:63

beskattas som om de drivs med traditionella bränslen i och med det är svårt att bedöma i vilken utsträckning fordonet drivs på alternativa bränslen. Reformeringen skedde för att öka miljörelateringen av skattesystemet. Sedan år 2002 är även förmånsbeskattningen (*Company Car Tax* (CCT)) koldioxidbaserad.

Skillnaderna i fordonsskatt, trots koldioxidrelateringen, är dock inte stora (Tabell 5). Syftet bakom koldioxidrelateringen av fordonsskatten är *inte* att internalisera vare sig emissions- eller andra kostnader, utan att ge *signaler* till konsumenterna när det gäller val av fordon.

Inledningsvis infördes en skatteskala med fem ”band”. 2003 utökades systemet med ytterligare ett band. 2005 höjdes skatten för de två översta banden med 5 pund.

Tabell 5 Fordonsskatt i Storbritannien fr.o.m. 1 maj 2003 (helår)

VED-band	CO <sub>2</sub> -utsläpp (g/km)	Bensin		Diesel		Alternativa bränslen	
		Pund	SEK*	Pund	SEK	Pund	SEK
A	<101	65	838	75	967	55	709
B	101-120	75	967	85	1096	65	838
C	121-150	105	1353	115	1482	95	1225
D	151-165	125	1611	135	1740	115	1482
E	166-185	150	1934	160	2062	140	1805
F	>185	165	2127	170	2191	160	2062

Volvos S60, V70, S80, XC70, XC90 samt Saabs 9-3 och 9-5 hamnar samtliga i band F (från 194 g/km till 268 g/km) oavsett om de är bensin- eller dieseldrivna<sup>117</sup>.

### 9.2.1 Effekter

Genomsnittligt koldioxidutsläpp från den totala privata fordonsflottan ökar år efter år, vilket tyder på att VED har mycket liten, om någon alls, effekt. Brittiska *Energy Saving Trust* (EST) har gjort studier som visar att VED skulle kunna vara ett effektivt verktyg. EST visar att mellan band B och C finns det största gapet; nybilsförsäljning av bilar som ligger precis under 120 g/km är betydligt större än försäljning av bilar som ligger strax över. Det visar emellertid också på en risk för att minskade koldioxidutsläpp endast eftersträvas i de fall bilarna ligger nära en gräns.<sup>118</sup>

Genomsnittligt koldioxidutsläpp från tjänstebilflottan har dock minskat för varje år sedan CCT blev koldioxiddifferentierad. Den procentuella minskningen av utsläppen beräknas till 2. Undersökningar visar att företagen numera väljer dieslar i mycket större utsträckning än tidigare men också mindre bilar. Totala andelen dieslar i Storbritannien

<sup>117</sup> <http://www.vcacarfueldata.org.uk/index.asp>

<sup>118</sup> EST 2004, EST 2005



har ökat från 14,1 procent år 2000, till 32,6 procent år 2004. Även Volvos och Saabs dieselförsäljning har ökat på bekostnad av försäljningen av bensindrivna bilar. Undersökningarna visar emellertid också att allt fler väljer bort tjänstebil mot en egen ersättning, vilket flertalet sedan använder för att köpa en mindre miljövänlig bil.<sup>119</sup> Naturvårdsverket har gjort en bedömning att samma utveckling skulle ske i Sverige om systemet implementerades.<sup>120</sup>

## 9.2.2 Krav på hårdare beskattning

Skillnaden i pund mellan det lägsta och högsta bandet är idag 115 pund för dieslar och 100 pund för bensindrivna bilar. Transportministeriet (*Department for Transport*) har visat att det krävs en skillnad på 150 pund mellan varje band för att få 55 procent av bilkonsumenterna att köpa en bil inom ett lägre band. Ett sådant upplägg är därför EST:s förslag, där bilar i band A inte skulle ha någon skatt alls alternativt få 150 pund som bonus.<sup>121</sup>

## 9.3 Konsumentinformation

Den pedagogiska utformningen av VED har nyligen förändrats för att matcha den *CO2 Car Label* som ska börja användas i Storbritannien. Etiketten är utformad på samma sätt som *EU Energy Label*. EU-etiketten har dock ett band mer (A-G). Banden är uppdelad i en färgskala, där den mest energieffektiva varan är grön och den minst energieffektiva är starkt röd.

Den brittiska bilindustrin har hjälpt till att utforma etiketten i ett samarbete med *the Low Carbon Vehicle Partnership* (lowCVP). Förutom koldioxidutsläpp anger etiketten årlig bränslekostnad. Etiketten ska användas i bilhallar. En etikett per bil kommer att delas ut och bilhandlare kommer att uppmuntras till visa etiketterna.<sup>122</sup>

Konsumtionstrenden med SUV:ar, crossovers etc. har fått parlamentarikern (Norman Baker, *Liberal Democrats*) att föreslå att någon form av "Advertising Code" ska utvecklas. Argumentet är att det skulle innebära en uppmuntran till bilföretagen att ta sitt ansvar och marknadsföra SUV:arna till dem som faktiskt har ett behov av sådan bilar. Baker har också, än så länge utan framgång, föreslagit förbud mot SUV:arna på vissa gator i innerstäder.<sup>123</sup>

---

<sup>119</sup> BIL Sweden 2005. EST 2005

<sup>120</sup> Naturvårdsverket 2004

<sup>121</sup> EST 2005. DfT 2003

<sup>122</sup> <http://www.carpages.co.uk/news/co2-ratings-01-07-05.asp?switched=on&echo=924750207>

<sup>123</sup> Baker 2003. CSNNNews.com 2003-05-28

## 9.4 London

*London Assembly* (här refererad till församlingen) beskrivs som en regional riksdag då församlingen består av förtroendevalda från olika partier. Deras uppdrag är att granska Londons borgmästare som för tillfället är Ken Livingstone (Labour). I själva verket har församlingen väldigt liten faktisk makt; på sin höjd kan de förhålla budgetfrågor. De har dock ett maktinstrument av större värde; media.

### 9.4.1 Högre trängselavgift för SUV:ar

Systemet med trängselavgifter infördes i London i februari 2003 av den kontroversielle Livingstone. Att hans organisation är beroende av de intäkter trängselavgifterna ger är ingen hemlighet, men används inte heller för att ifrågasätta Livingstones goda intentioner. Trängselavgifterna var innan införandet impopulära hos många, men är numera uppskattade av flertalet. Trängseln har blivit mindre och kollektivtrafiken har förbättrats. Avgiften var från början 5 pund/dag. Trots löften från borgmästaren om att avgiften inte skulle höjas under snar framtid, har den nyligen höjts till 8 pund. Höjningen blev inte kritiserad i någon större utsträckning, vilket förmodligen beror på en rad anledningar, däribland terrorattackerna.

Innan trängselavgifterna infördes, befarades det att bilism i London skulle bli förunnat endast de rika. Utvärderingar av systemet med trängselavgifter visar dock att den farhågan inte besannats. Trafiken har minskat med 15–18 procent, en minskning som är fördelad på alla samhällsklasser (och områden) i liknande utsträckning.<sup>124</sup>

I juli 2004 föreslog *Liberal Democrats* i Londons församling att trängselavgifterna för just SUV:ar skulle dubblas. Motivering var att de är farliga för andra och trafikanter (inklusive fotgängare) och att de medför ökad trängsel. Innan loppet av en timme presenterade Londons borgmästare (*Labour*) samma förslag på en presskonferens. Borgmästaren gav i uppdrag åt *Transport for London* (TfL) att undersöka möjligheterna för en sådan höjning. TfL:s undersökning av resulterade i att de rekommenderade andra mer effektiva åtgärder för att komma åt dessa problem. Vad gäller utsläppen rekommenderade TfL en höjning av avgifterna för VED i det band som inkluderar SUV:ar. Vad gäller säkerhet rekommenderades ett förbud av frontbågar men också striktare säkerhetskrav som gagnar fotgängare för nya bilar. TfL anser att en definition av SUV:ar är nödvändig för att gå vidare i frågan. Givet svårigheter med att definiera SUV:ar, och givet kostnader förenade med att implementera ett tekniskt system som möjliggör en sådan lösning, valde TfL att inte förordna en sådan åtgärd. Borgmästaren bestämde sig i och med det för att släppa frågan.<sup>125</sup>

<sup>124</sup> TfL 2005

<sup>125</sup> <http://www.glalibdems.org.uk/>

Vad gäller säkerhet så är fokus i London-diskussionen på faran för barn i och med att de syns sämre från förarsätet i en SUV i jämförelse med en konventionell personbil, i kombination med att SUV:arna är populära hos mammor som ofta skjutsar sina barn till skolan. I oktober 2005 kom en studie<sup>126</sup> som visade att äldre som blir påkörda av SUV:ar skadas allvarligare än vad som är fallet om de blir påkörda av en konventionell personbil (och situationen är densamma). Studien blåste ännu mer liv i SUV-debatten och samma dag passade *Liberal Democrats* på att återigen gå ut och kräva dubbel trängselavgift för SUV:arna. Representanter för partiet påpekar emellertid att de förvisso genuint förespråkar en sådan åtgärd men att det konkreta förslaget inte ska tas på alltför stort allvar. Huvudpoängen är att väcka debatt och därigenom påverka konsumenterna.

### 9.4.2 *Alliance Against Urban 4X4s*

Den organisation som verkligen driver frågan och ser till att hålla den vid liv är *Alliance Against Urban 4X4s*. Det är en organisation som startats av Sian Berry, medlem i *Green Party*. Organisationen har funnits i snart två år och består av människor som använder sin fritid till att debattera denna fråga. De försöker också (och lyckas) att väcka uppmärksamhet genom att dela ut falska parkeringsböter till SUV-ägare eller kleta in deras bilar i lera med förevändning att det är det närmaste naturen dessa terrängbilar kommer att komma. Den diskussion de för är dock seriös och saklig.

När det gäller det tekniska system som skulle krävas för att höja trängselavgifterna för SUV:ar, har *Alliance Against Urban 4X4s* räknat ut att det skulle vara möjligt att göra för 10 miljoner pund.

*Alliance Against Urban 4X4s* förespråkar samma reform av VED som EST. De förespråkar också en trängselavgifter för SUV:ar på 20 pund, istället för som nu 8.

Branschorganisationen *The Society of Motor Manufacturers and Traders Limited* (SMMT) finner emellertid varken *Alliance Against Urban 4X4s* eller *Liberal Democrats* seriösa. Deras ståndpunkt är att man måste börja med att diskutera vad man vill uppnå, därefter hur man mest effektivt kan nå dit. Att föreslå restriktioner för en typ av bilar som är tillåtna enligt det regelverk vi har ter sig för SMMT absurt. En undersökning gjord av KPMG visar två tredjedelar av befolkning däremot är positivt inställda till restriktioner mot SUV:ar<sup>127</sup>.

### 9.4.3 Kriterier

Varken *Liberal Democrats*, *Alliance Against Urban 4X4s* eller TfL har utarbetat en definition av SUV:ar eller kriterier som grund för förbud. De två förstnämnda organen

---

<sup>126</sup> BMJ 2005

<sup>127</sup> <http://www.glalibdems.org.uk/news/173.html>

har emellertid gått igenom de bilmodeller som finns ute på marknaden och listat de modeller de anser borde betala en högre trängselavgift. Listorna är inte exakt lika då *Alliance Against Urban 4X4s* anser att *Liberal Democrats* omotiverat har inkluderat små SUV:ar som varken bidrar till högre utsläpp än konventionella personbilar eller är trafikfarligare. Konsensus är att en definition eller kriterier kan utarbetas om väl ett beslut tas, men att politiskt mod krävs för ett beslut av denna karaktär.

## 9.5 Framtiden?

Även om det är endast politiskt mod som krävs finns inte stora förhoppningar om att åtgärder för att begränsa SUV:arnas mobilitet kommer implementeras inom en snar framtid. Det förslag som anses vara mest realistiskt är en utökning av, eller ökad kostnad för, VED (*Graduated VED (GVED)*). Emellertid finns ganska stora förhoppningar om att teknikutveckling i form av informationssystem ska bära med sig nya möjligheter. Tankar finns om vägavgifter som både tar hänsyn till vilken typ av väg du kör på (i vilket område) och det fordon du kör. Ett sådant system skulle förmodligen innebära fler personbilskategorier i juridisk mening. Ett sådant system ligger emellertid långt fram i tiden; tidigast 2012 men snarare 2020 är de årtal som nämns.

## 10 Sammanfattande diskussion och slutsatser

### 10.1 Skilda fokus och tillvägagångssätt

Studien visar att miljökrav och -hänsyn är det främsta skälet till den ökande politiska önskan att styra personbilsparken. Italien utmärker sig genom att snarare fokusera på trängselproblem och en oro för vägar och byggnader som far illa av påfrestningar från biltrafiken. Beträffande säkerhetsaspekten finns en markant skillnad mellan Europa och USA: i USA är voltningsolyckor och brist på kompabilitet i fokus, medan i Europa fokuserar man i huvudsak på gångtrafikanter.

Beträffande en reduktion av utsläppen (och då framförallt koldioxid) skiljer sig förhoppningarna om hur man ska nå dit åt. I USA går utvecklingen mot ett ökat antal klasser (baserade på storlek), vilket skulle innebära att man kommer bort från det nuvarande regelverket, som främjar införskaffandet av tyngre fordon genom ekonomiska fördelar. En möjlig utveckling i USA (Kalifornien) är att utsläppskraven skärps rejält, vilket sannolikt kommer leda till teknikutveckling men kanske också ökade kostnader för kunden. I England finns också en tanke om ett ökat antal personbilsklasser men då baserade på koldioxidutsläpp. Förhoppningen är att ny teknik ska ge möjligheter att ytterligare differentiera olika avgiftssystem. För Japan innebär också teknikutveckling förhoppningar om minskade utsläpp och ökad säkerhet, men snarare genom teknikutveckling av alternativa framdrivnings- och säkerhetssystem.

### 10.2 Den europeiska situationen

Den frivilliga överenskommelse som bilindustrin har med Europeiska kommissionen har inte resulterat i att de mål som satts upp kommer att nås. Ökad konkurrens är en anledning till det. Men paradoxalt nog är det också andra typer av krav som lett fram till en tyngre personbilspark. Ökade krav på trafiksäkerhet har drivit på utvecklingen av tyngre men också större fordon, en utveckling som i sin tur kan antas ha banat väg för SUV:arnas popularitet. I och med att SUV:arna generellt är trafikfarligare än andra fordon blir utvecklingen än mer paradoxal. Också den ökade diversifieringen av bilparken som skett under senare år är olycklig ur trafiksäkerhetspunkt. Det är således tydligt att marknaden inte själv klarar utvecklingen mot en bilpark som är både säkrare och mer miljövänlig, och att skattesystemen hittills inte använts i stor utsträckning för att styra bilparken i den riktningen. Utifrån det kan det mycket väl tänkas att framtida utsläpps- och säkerhetskrav blir tvingande.

Trenden i Europa är att använda sig av marknadsinriktade åtgärder för att öka kostnaderna för bränsleslukande bilar. EU förespråkar en årlig koldioxidifferentierad skatt. Det är också en sådan utveckling som sker i ett flertal europeiska länder, däribland Sverige.

Bilindustrin upplever att kunderna efterfrågar större, tyngre och törstigare bilar. För konsumtionsforskare är emellertid ett sådant påstående en grov förenkling av verkligheten, då företagen styr konsumenterna genom sin reklam. Den uppfattningen stöds av det att konsumenten anses välja bil utifrån vad denne vill ge för bild av sig själv. Sannolikt är emellertid att reklam som förmedlar en viss livsstil är enklare än andra att sälja in hos konsumenten.

## **10.3 Effekter på bilparken och för svensk bilindustri**

### **10.3.1 Effekter av restriktiva åtgärder i storstadsregioner**

De åtgärder som diskuterats för att begränsa SUV:arnas mobilitet i ett antal länder har i flertalet fall snabbt kommit att handla om att begränsa tyngre och bränsleineffektiva personbilers mobilitet. Det beror till viss del på att det inte finns någon enkel definition av SUV:ar och man därför istället måste finna kriterier för restriktionerna. Men det är också naturligt då det är egenskaper hos SUV:arna (generellt) som är oönskade. Att restriktionerna riktar sig direkt mot föroreningar eller storlek och inte ett visst märke eller modell är rimligt. I London har man emellertid inte kommit till att diskutera kriterier, vilket förmodligen beror på att man är långt ifrån ett beslut och att debatten ändå anses vara betydelsefull då ett viktigt syfte med den är att sänka den sociala acceptansen av SUV:ar.

När Volvo började tillverka en SUV (XC90) valde de att tillverka en mindre storlek än många konkurrenter. De valde också att utveckla ett antivältningssystem. Det kan ses som ett ytterligare exempel på hur olika krav krockar med varandra och driver på biltillverkare att addera allt fler komponenter till bilen (som därmed riskerar bli tyngre). Det kan också ses som ett exempel på hur biltillverkarna teknikutvecklar och anpassar sig till nya krav. I och med att XC90 är mindre än många andra SUV:ar är det möjligt att restriktioner och/eller nya styrmedel slår hårdare mot andra biltillverkare än mot Volvo. Om så är fallet beror naturligtvis på hur restriktionerna är utformade och i vilka länder de tillämpas.

Restriktioner som syftar till att begränsa bilarnas mobilitet, som det förbud som införts i Florens och som baseras på hjuldiametern, omfattar sannolikt en del bilar som går under den kommersiella benämningen SUV men inte alla. Likaså är det troligt att vissa konventionella fordon omfattas av sådana åtgärder. Diskussionerna i London har inte handlat om kriterier som ska användas för restriktioner. I och med det handlar åtgärderna om att avgiftsbelägga en livsstil snarare än att internalisera externa effekter, dvs. att få konsumenten att själv stå för kostnaderna för konsumtionen.

Så länge restriktioner endast införs i Florens torde inte svensk bilindustri drabbas av åtgärden i någon större utsträckning. Liknande restriktioner kan dock komma att införas i andra italienska städer men även i Amsterdam och Paris, en utveckling som

kan tänkas få ytterligare spridning. Om denna typ av åtgärder innebär handelshinder eller ej återstår då förmodligen för EG-rätten att avgöra.

Denna typ av åtgärder innebär generellt inget direkt incitament för teknikutveckling och effektivisering av specifika bilmodeller. Tvärtom spelar bilens storlek, tyngd, framdrivningssystem, säkerhetssystem etc. inte någon roll, om bilen inte kan förändras marginellt för att inte omfattas av restriktionen. Konsumentpreferenser, bensinpriser och eventuella skatter blir då det som eventuellt kan påverka en strukturomvandling av personbilsparken.

### 10.3.2 Effekter av styrande åtgärder på nationell nivå

Den koldioxiddifferentierade fordonsskatten i Storbritannien har fört med sig att Volvos och Saabs försäljning av dieslbilar<sup>128</sup> har ökat, liksom den totala försäljningen. För Saabs del har den ökade försäljningen inneburit att den brittiska marknaden håller på att bli större än den svenska.

En markant ökad försäljning av dieslar i Sverige när koldioxiddifferentierade skatter införs är inte att vänta i och med att Volvo och Saab är typiska tjänstebilar och dessa inte omfattas av skattesystemet.

Om det brittiska systemet förändras så som föreslagits, dvs. ett extra ”band” adderas och kostnadsdifferensen per band blir 150 pund, kommer förmodligen nybilsförsäljningen förändras markant. Volvo och Saab skulle behöva sänka utsläppen för att inte ligga i det allra översta bandet. Tekniskt sett är det inga problem, men en sådan utveckling är förenade med kostnader.

Om lagen om begränsning av växthusgasutsläpp från fordonstrafiken träder ikraft i Kalifornien kan den bilindustri, däribland svensk bilindustri, som ligger i framkant vad gäller forskning och utveckling komma att få komparativa fördelar gentemot sina konkurrenter. Men att Volvo och Saab tillverkar stora och tunga bilar innebär en nackdel då bilens vikt är en viktig parameter för bränsleförbrukningen.

Osäkerheten beträffande lagstiftningen innebär dock att det är svårt för bilindustrin att planera sina framtida satsningar.

---

<sup>128</sup> Huruvida en ökad försäljning av dieslar är till fördel för miljön beror främst på de föroreningar som dieslbilarna förorsakar. Idag finns partikelfilter som innebär att utsläppen från dieslbilar är avsevärt renare än tidigare.

## 10.4 Hur kan Sverige påverka bilparkens struktur?

### 10.4.1 Åtgärder på nationell nivå

Styrmedel som används bör vara generella och riktade så att negativa samhällsekonomiska effekter motverkas. Specialutformade regler innebär en risk för suboptimering.

Vad gäller marknadsinriktade åtgärder på nationell nivå så tyder utblickarna som gjorts i den här studien på att även om flera länder funderar på att införa en koldioxidifferentierad årlig fordonsskatt, så är ett antal europeiska länder som inte alls är på väg i den riktningen (däribland Frankrike). För att svensk bilindustri ska kunna utnyttja fördelarna med en gemensam marknad, och för att utsläppen från bilindustrin ska minska, bör Sverige verka för en harmonisering av regelverket för bilindustrin. Ur det perspektivet är inte försäljningsskatter eller liknande att rekommendera. Storbritanniens erfarenheter och studier av det koldioxidifferentierade fordonsskattesystem som de tillämpar visar att det finns stor potential för styrning med hjälp av årlig fordonsskatt.

Vad gäller trafiksäkerhetsaspekten så finns idag inga allmänt accepterade kriterier som används som styrmedelskomponent (via t.ex. skatter). Då utvecklingen inte tycks gå åt rätt håll trots att kraven ökat och trots teknikutveckling, kan tvingande åtgärder bli aktuella i framtiden. Det önskvärda vore emellertid om det skedde på EU-nivå. Det skulle dels innebära lika villkor för en stor del av bilindustrin, dels ha en helt annan effekt än om åtgärder implementerades på svensk nivå. Frågan är om det överhuvudtaget skulle ha någon märkbar effekt då svenskar dels köper Volvo och Saab som satsar mycket på säkerhet, dels föredrar större bilar som i regel är relativt trafiksäkra.

Krav på att SUV:ar t.ex. ska ha höj- och sänkbar markfrigång skulle sannolikt förbättra trafiksäkerheten hos dessa bilar. Men sannolikt är också att den svenska SUV-marknaden är för liten för att kunna påverka bilindustrin i en sådan riktning. Återigen bör sådana krav ställas på EU-nivå.

När det gäller konsumentinformation så är det åtminstone tre länder som börjat använda, eller funderar på att använda *EU Energy Label*, en etikett som är pedagogisk och visat sig ha effekt när det gäller vitvaruförsäljning. I och med att den konsumentinformation som det ställs krav på i Sverige inte efterlevs i någon större utsträckning och därmed knappast har någon större effekt, kan detta vara ett intressant verktyg också för Sverige. Förutom att EU-etiketten visat sig fungera på vitvaror har den också fördelen att den används i andra länder. Krav på att etiketten ska placeras på bilen, och inte bara i bilhallen, skulle förmodligen ge bästa resultat i och med att bilen också används av konsumenten för att visa vem man är.



### 10.4.2 Åtgärder för att begränsa SUV:ars mobilitet

För Sveriges del är restriktioner för att begränsa tyngre bilars mobilitet i storstadsregioner sannolikt en ineffektiv lösning ur samhällsekonomiskt perspektiv. Då Sverige har en stor och tung personbilspark är det svårt att definiera vilka bilar som ska omfattas av restriktionerna. Det troliga är också att svensk bilindustri skulle drabbas hårdare av sådana åtgärder än annan bilindustri eftersom den svenska marknaden i egenskap av hemmamarknad är viktigare för dessa än för andra biltillverkare. Rimligare verkar vara att använda styrmedel på nationell nivå som kan användas för att vända utvecklingen av personbilsparken i sin helhet (dvs. att personbilar går mot att bli större och tyngre).

Det man vinner i miljövinster, trafiksäkerhet och minskad trängsel kan förmodligen uppnås lika eller mer effektivt genom t.ex. höjda skrotningspremier, dubbdäcksavgifter (eller förbud) och trängselavgifter som gäller alla. Äldre bilar utan katalysatorer och dubbdäcksslitage på vägarna innebär idag avsevärda luftföroreningar.



## Referenser och hänvisningar

### Referenser

#### Informationsmaterial

- ADEME (Agence gouvernementale De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie) 2004. *Les véhicules particuliers en France: Données et Références*
- ACI (Automobile Club d'Italia) 2005. *Annuario statistico 2005*
- ADN Kronos (2004). *Il libro dei fatti*
- Baker, Norman, 2003. *4x4s' A Programme for Change*
- BIL Sweden 2003. Av Karlsson, Christer, *Finns svensk bilindustri?*
- BIL Sweden 2005. *Bilismen i Sverige 2005*
- CCFA (Comité des Constructeurs Français d'automobiles) 2005a. *L'industrie automobile française*
- CCFA (Comité des Constructeurs Français d'automobiles) 2005b. *Tableau de bord automobile: 2ème trimestre 2005*
- Comune di Firenze (2004). Ordinanza del Sindaco nr. 2004/M/09189
- Department of Motor Vehicles in California 1988. *Vehicle Code 35701*
- DfT (Department for Transport) 2003. Av MORI. *Assessing the Impact of Graduated Vehicle Excise Duty: Quantative Report*
- EST (Energy Saving Trust) 2005. *EST Position Paper: VED and Company Car Tax*
- EST (Energy Saving Trust) 2004. *Passenger Cars: CO2 Emissions and Vehicle Excise Duty*
- Europeiska miljöbyrån 2004. *Ten key transport and environment issues for policy-makers*, rapport nr 3/2004
- Folksam 2005. *Hur säker är bilen?*
- Holback, Roger, 1990. *Bilindustrin på 90-talet*
- Interautonews 2005. *Statistiche auto*
- JAMA (Japan Automobile Manufacturers Association) 2005. *Report on the Motor Industry of Japan*

LAEDC 2005 (Los Angeles County Economic Development Corporation). *2005-2006 Economic Forecast and Industry Outlook*

Legambiente (2004). *Fuoristrada in città: anatomia di un delirio collettivo*

NADA (National Automotive Dealer Association) 2005. *2005 NADA Data Report*

NHTSA (National Highway Traffic Safety Administration) 2003. *Initiatives to Address Vehicle Compatibility*

NHTSA (National Highway Traffic Safety Administration) 2005a. *Light Trucks, Average Fuel Economy; Model Years 2008-2011; Proposed Rules*

NHTSA (National Highway Traffic Safety Administration) 2005b. *Vehicle Safety Rulemaking and Supporting Research Priorities*

NHTSA (National Highway Traffic Safety Administration) 2005c. *Traffic Safety Facts Crash Stats*

Office of Transportation Technologies 2000. *Fact of the Week*

TfL (Transport for London) 2005. *Congestion Charging: Third Annual Monitoring Report*

Volpato G. (2004). *La Fiat: un caso emblematico*

Union of Concerned Scientists. *Tax incentives: SUV Loopholes Widens, Clean Vehicles Credits Face Uncertain Future*

SMMT (The Society of Motor Manufacturers and Traders Limited) 2005a. *Motor Industry Facts – 2005*

SMMT (The Society of Motor Manufacturers and Traders Limited) 2005b. *4x4s – the Facts*

## Svenska myndighetsdokument

ITPS A2004:003. Av Bohm, Peter, Den svenska klimatpolitikens kostnader och betydelse

Naturvårdsverket och Energimyndigheten 2004. Utvärdering av styrmedel i klimatpolitiken

Naturvårdsverket 2004. Förslag om utformning av en fortsatt grön skatteväxling

SIKA 2004-08-13. Betänkande från Vägskatteutredningen ”Skatt på väg” (SOU 2004:63)

Vägverkets publikation 2005:15. Av Kågeson, Per, *Väljer konsumenten framtidsbilen?*

Vägverkets publikation 2003:117. Av Kågeson, Per, *Åtgärder för att uppnå vägtrafikens koldioxidmål*

Vägverkets publikation 2004:102. Av Johansson, Hans och Nilsson, Lars, *Klimatstrategi för vägtransportsektorn*

## EU-dokument

Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/94/EG av den 13 december 1999 om tillgång till konsumentinformation om bränsleekonomi och koldioxidutsläpp vid marknadsföring av nya personbilar

KOM(2002) 431 slutlig. Meddelande från kommissionen till rådet och europaparlamentet, *Beskattning av personbilar i Europeiska Unionen – möjligheter till åtgärder på nationell nivå och på gemenskapsnivå*

Europeiska kommissionen 2005. *Preliminary draft proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council relating to emissions of atmospheric pollutants from motor vehicles (Euro 5)*

## Statliga utredningar och lagförslag

Lagrådsremiss 2005. Ny vägtrafikskattelag

SOU 2000:23. Förslag till Svensk Klimatstrategi – Klimatkommitténs betänkande

SOU 2004:63. Skatt på väg

SOU 2005:51. Bilen, Biffen, Bostaden – Hållbara laster, smartare konsumtion

Regeringskansliet 2005. Fordonsindustrin – En del av Innovativa Sverige

## Tidskrifter och artiklar

Trafik & Miljö, Medlemstidning för Gröna Bilister, Nr 1, 2004, Årg. 11

Dagens industri (di) 2005-05-12. ”Volvo backar bland svenska tjänstebilar”

Dagens industri (di) 2004-04-07. ”Saabs nya stadsjeep ska visa vägen i USA”

Göteborgs-Posten (GP) 2004-01-13. ”Manligt livsstilsval förpestar miljön”

BBC News 2004-05-23. ”Ken brands 4x4 drivers 'idiotic'”

Morris, David 2004-09-10. "Here Come the Low-Milage Hybrids" [www.newrules.org](http://www.newrules.org)  
AutoWeek 2005-07-11. "NHTSA to Propose New CAFE Regulations Based on Actual Size of Light Trucks"  
Business Week 2005-11-19/25. "Detroit's Wounded Giant", "That sinking feeling"  
USA Today 2005-04-29. "Hybrid car sales rose 81% last year"  
MSN Slate Magazine 2004-08-04. "California's SUV Ban"  
Fox News 2005-11-23 (Ursprunglig källa Bumham Securities)  
Fox News 2005-11-23 (ursprunglig källa Reuters)  
ABC News 2005-11-22  
"Honda news" 2005-06-08 (<http://www.hondanews.com>)  
Washington Post 2005-08-23. "French Automakers Ease Into SUVs"  
CSNNNews.com 2003-05-28. "British Lawmaker Proposes SUV Ban"

### Intervjuer/personlig kommunikation<sup>129</sup>

BIL Sweden. Perbo, Ulf, Stockholm

SCB (fordonsregistret). Johansson, Annika, Örebro

Saab Automobile. Petre, Anna, Trollhättan

Volvo Personvagnar. Wikman, Hans, Göteborg

Volvo Personvagnar. Kärrberg, Anders, Göteborg

Volvo Personvagnar. Gustavsson, Niklas, Göteborg

Volvo Personvagnar. Eugensson, Anders L., Göteborg

Volvo Personvagnar. Fleischer, Thomas, Göteborg

Vägverket. Lie, Anders, Borlänge

NHTSA (National Highway Traffic Safety Administration). Pine, Mike, Washington DC, USA

NHTSA (National Highway Traffic Safety Administration). Feather, Peter, Washington DC, USA

---

<sup>129</sup> Oktober-november 2005.

Volvo Car Corporation. Shapiro, William, New Jersey, USA

Volvo Monitoring and Concept Center. Sugioka, Ichiro, Camarillo, Kalifornien, USA

Legambiente. Poggio, Andrea (ordförande), Milano

Il Giornale, Scaglia, G. (motorjournalist), Rom

UNRAE (Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri). Pistoia, Gianni  
(generalsekreterare)

Miljödepartementet. Tortoli, Roberto, Rom

Kommun. del Lungo, Claudio (kommunalråd för miljöfrågor), Florens.

ADEME (Agence gouvernementale De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie).  
Leers, Yves, Paris

APE (Agir pour l'environnement). Kerckhove, Stéphen, Paris

RAC-F (Réseau Action Climat France). Vandaele, Diane, Paris

Mairie de Paris. Dommergues, Emmanuel, Paris

Alliance Against Urban 4X4s. Berry, Sian, London

London Assembly Liberal Democrats. Stokoe, Richard, London

London Assembly Liberal Democrats. Robinson, Denys, London

SMMT (The Society of Motor Manufacturers and Traders Limited), Scharring,  
Konstanze, London

TfL (Transport for London). Firth, Dan; London

## Internetkällor

[http://www.4tuneautomotive.se/blog/archives/archive\\_2005-m07.php](http://www.4tuneautomotive.se/blog/archives/archive_2005-m07.php)

<http://www.eubusiness.com/Environ/050715115417.dh7ptduo>

[http://www.naturvardsverket.se/dokument/hallbar/miljoeko/suv/suv\\_kommunvis\\_2.pdf](http://www.naturvardsverket.se/dokument/hallbar/miljoeko/suv/suv_kommunvis_2.pdf)

<http://www.msnbc.msn.com/id/7181566/>

<http://www.logronekonomi.se/4gronskvxl/inkomster.htm>

<http://www.civil.chuo-u.ac.jp/lab/toshi/tanisit/chuo-e.pdf>

<http://www.climateark.org/articles/print.asp?linkid=43489>

<http://www.buyusa.gov/japan/en/transport/html>  
<http://www.env.go.jp>  
<http://web-japan.org/trends/science/sci030703.html>  
<http://www.jada.or.jp/contents/data/rv/index.php>  
<http://www.jada.or.jp/contents/data/type/index01.php>  
[http://www.jetro.go.jp/en/market/trend/topic/2004\\_1\\_hybridcar.html](http://www.jetro.go.jp/en/market/trend/topic/2004_1_hybridcar.html)  
<http://web-japan.org/trends/science/sci030703.html>  
<http://www.suv.org/environ.html>  
<http://www.carpages.co.uk/news/co2-ratings-01-07-05.asp?switched=on&echo=965694733>  
<http://api-ec.api.org/frontpage.cfm>  
[www.arb.ca.gov](http://www.arb.ca.gov)  
[www.dot.gov](http://www.dot.gov)  
[www.newrules.org](http://www.newrules.org)  
[http://www.notre-planete.info/actualites/actu\\_357.php](http://www.notre-planete.info/actualites/actu_357.php)  
[www.nisnews.nl](http://www.nisnews.nl)  
<http://www.vcacarfueldata.org.uk/index.asp>  
[http://www.clean-auto.com/article.php3?id\\_article=4120](http://www.clean-auto.com/article.php3?id_article=4120)  
<http://www.glabidems.org.uk/>  
<http://www.glabidems.org.uk/news/173.html>

## Övrigt

SUV Owners of America (SUVOA) pressmeddelande 2004

49 CFR Part 571. "Code of Federal Regulations, Title 49 Transportation, Part 571 Federal Motor Vehicle Safety Standards"



## Hänvisningar

Brännlund, Runar och Kriström, Bengt, 1998, *Miljöekonomi*

BIL Sweden 2002. Av Jacobsson, Lars, *Personbilsprognos 2002-2015*

VV publikation 2004:116. *Avrapportering av 2004 års regeringsuppdrag att ta fram en definition av miljöbilar*

Prop. 1997/98:56. *Transportpolitik för en hållbar utveckling*

Prop. 2001/2002:20. *Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem*

BMJ 2005. "Sports utility vehicles and older pedestrians: A damaging collision" Vol. 331

ITPS, Institutet för tillväxtpolitiska studier

Studentplan 3, 831 40 Östersund

Telefon: 063 16 66 00

Fax: 063 16 66 01

[info@itps.se](mailto:info@itps.se)

[www.itps.se](http://www.itps.se)

ISSN 1652-0483

 INSTITUTET FÖR  
TILLVÄXTPOLITISKA  
STUDIER