

SVEBIO
Svenska Bioenergiföreningen
/Kjell Andersson

2022-04-13

REMISSYTTRANDE

M2022/00498

Till
Miljödepartementet

Remissvar rörande promemoria om ändringar i förordningen om klimatbonusbilar

Svebios ståndpunkter i sammanfattning:

- . Bonus-malus är ett dyrt och ineffektivt system, som bör avskaffas eftersom det inte styr mot klimatnytta.*
- . Sverige måste verka för att EU:s styrning enligt "zero tailpipe" ersätts med styrning efter den samlade klimatnyttan med fordon och bränsle "well to wheels".*
- . Om bonus-malus behålls måste alla bilar som ger stor klimatnytta gynnas inom systemet. Dagens system missgynnar fordon som drivs med biodrivmedel oberoende av klimatnytta.*
- . Krav måste ställas på att laddhybrider ska använda biodrivmedel istället för fossil bensin eller diesel.*
- . Krav måste ställas på att batterier i elbilar är tillverkad med förnybar energi, eftersom stora utsläpp annars tidigareläggs i förhållande till bilar som drivs med fossilt bränsle.*

Svebios uppfattning är att bonus-malus bör avvecklas eftersom det inte styr mot klimatnytta. Eftersom koldioxidutsläppen från transportsektorn i huvudsak är kopplade till användningen av bränslen bör man styra via reduktionsplikten och bränslebeskattningen. Mot den här bakgrunden avstår vi från att kommentera de förändringar i bonus-malus som föreslås i promemorian.

För att få en riktig styrning av klimatpåverkan från både fordon och bränsle bör man anlägga ett LCA-perspektiv. EU:s regelverk där värderingen av miljöfordonen enbart sker utifrån utsläppen från avgasröret ("zero tailpipe") och inte utifrån den totala klimatpåverkan ("well to wheels") ger en felaktig styrning och gynnar ensidigt fordon som drivs med el eller vätgas framför fordon med förbränning av biodrivmedel. Sverige måste verka för att regelverket ändras för att nå optimal klimatnytta till lägsta kostnad.

Regelverket tar inte heller någon hänsyn till om fordon med förbränningsmotor drivs med fossilt eller icke-fossilt bränsle. De ur klimatsynpunkt bästa bilarna, snåla dieslar som drivs med HVO100, straffbeskattas, medan elbilar med tunga batterier och stor klimatpåverkan från batteri- och fordonstillverkning gynnas med höga subventioner.

I en jämförelse mellan en elbil och en diesebil måste man köra 5 000 mil med elbilen innan den ger klimatnytta jämfört med diesebilen, vid användning av diesel med låginblandning av biokomponenter. Med dagens stigande andel biodiesel i enlighet med reduktionsplikten kommer brytpunkten att förskjutas så att elbilen måste köras ytterligare flera tusen mil för att nå klimatnytta. Med 2022 års kvotplikt är den sträckan nära 8000 mil. För en diesebil som körs på ren biodiesel gäller klimatnyttan vid alla körsträckor jämfört med en elbil. Om bonus-malus behålls måste man ge bonus till bilar där ägaren kan visa att bilen drivs med rent biobränsle. Man måste också ställa krav på att laddhybrider ska drivas med biodrivmedel istället för fossilt bränsle för att få bonus.

Svenska Bioenergiföreningen

Gustav Melin
VD

Kjell Andersson
Näringspolitisk chef