

SVEBIO
Svenska Bioenergiföreningen
/Kjell Andersson

2020-11-23

REMISSYTTRANDE

Dnr:M2020/01180/R

Till
Miljödepartementet

Remissyttrande över promemorian Klimatbonusbilar ska vara registrerade i fem år

Svenska Bioenergiföreningen, Svebio, har beretts tillfälle att yttra sig över den rubricerade promemorian och vill framföra följande:

Regeringen presenterar ett par förslag med avsikt att förhindra eller begränsa vidareexport av bilar som fått bonus inom bonus-malussystemet. Förslaget är ett symptom på att den här typen av stödsystem med direktsubvention fungerar illa i en öppen marknadsekonomi. Svebios uppfattning är att den föreslagna förändringen i regelverket inte bör genomföras eftersom den strider mot principen om fri handel med varor och tjänster på EU:s inre marknad och under EES-avtalet, samt mot WTO:s regler och allmänna inriktning. Bonus-malussystemet bör istället avvecklas, vilket också gör åtgärder av den typ som promemorian föreslår överflödiga.

I anslutning till att förslaget om ett bonus-malussystem presenterades (SOU 2016:33) och i anslutning till att ett konkret förslag framfördes av regeringen i april 2017 framförde Svebio i remissyttranden grundläggande kritik mot bonus-malus.

Enligt Svebios uppfattning bör styrningen av klimatpåverkan från transportsektorn ske genom generellt verkande styrmedel direkt kopplade till utsläppen, dvs genom i första hand koldioxidbeskattning eller kvotering som garanterar minskad användning av fossila drivmedel. Vi påpekade att det föreslagna bonus-malussystemet skulle ge mycket begränsad klimatnytta. Vi efterlyste konsekvensanalyser, exempelvis av klimatnyttan med bonus till laddhybrider och kartläggning av hur dessa bilar körs i praktiken. Vi påpekade också att dieslbilar som körs på 100 procent förnybar biodiesel belastas med malus, trots att dessa bilar, tillsammans med biogasbilar, har allra lägst utsläpp av koldioxid, lägre än rena elbilar sett till livscykeln. Vi kritiserade också att flexifuelbilar som körs på etanol inte får den extra bonus som ges till gasbilar.

Mycket få utvärderingar har gjorts av bonus-malus från regeringens och myndigheternas sida. Däremot har Riksrevisionen presenterat kraftfull och välgrundad kritik mot bonus-malussystemet i sin granskningsrapport i februari 2020. Det är utifrån Riksrevisionens analys

uppenbart att bonus-malus har mycket liten eller ingen betydelse för att nå klimatmålet att reducera koldioxidutsläppen i vägtransportsektorn med 70 procent till 2030.

Två rapporter från september 2020 visar på mycket högre utsläpp från laddhybrider än de som redovisas enligt testcykeln och som ligger till grund för bonus-malus.

Fraunhoferinstitutet redovisar att tyska laddhybrider har dubbelt så höga utsläpp av koldioxid som anges av tillverkarna. Transport & Environment visar på två och en halv gånger så höga utsläpp som de redovisade enligt testcykeln, grundat på data från verklig körning i en rad europeiska länder. I en senare rapport beskriver organisationen laddhybriderna som "ett nytt dieselgate". Länkar till rapporterna:

<https://www.isi.fraunhofer.de/en/presse/2020/presseinfo-16-plug-in-hybridfahrzeuge-verbrauch.html>

https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/2020_09_UK_briefing_The_plug-in_hybrid_con.pdf

<https://www.transportenvironment.org/press/plug-hybrids-new-emissions-scandal-tests-show-higher-pollution-claimed>

Utöver de ovan påtalade bristerna i systemet har bonus-malus negativa effekter för många grupper i samhället. Småföretagare som måste ha en större bil för att frakta verktyg eller annan utrustning eller stora familjer som behöver en större bil straffas med förhöjd fordonsskatt. Som Riksrevisionen påpekat innebär systemet också en geografisk omfördelning av skattebördan till nackdel för landsbygd och mindre orter jämfört med storstadsregionerna. Bonus-malus har alltså en negativ fördelningsprofil, vilket kan skada allmänhetens stöd för klimatpolitiken på transportområdet.

Svebio yrkar på att bonus-malus avskaffas så snart det är möjligt.

Svenska Bioenergiföreningen

Gustav Melin
Vd

Kjell Andersson
Näringspolitisk chef