

Finansdepartementet

fi.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia: viktor.berg@regeringskansliet.se

Diarienummer Fi2021/03144

Remiss svar på promemorian Skärpt miljöstyrning i bonus-malussystemet

Om detta remissvar

2030-sekretariatets arbete fokuserar på att uppnå en fossiloberoende fordonsflotta till år 2030, med åtgärder inom Bilen (fordon), Bränslet (drivmedel) och Beteendet. Vi arbetar på alla dessa områden, och har över 70 partners som representerar spetsutveckling inom dessa områden.

Sedan tidigt 2000-talet har bonus till de miljöbästa fordonen varit en viktig del i att forma en bilpark med lägre utsläpp. I takt med att teknikutvecklingen öppnat för nya effektivare drivlinor har bonusen successivt justerats.

Bonus-malus infördes i Frankrike 2008, och i Sverige juli 2018. I Frankrike har bonus-malus förordningen redan justerats tio gånger, i Sverige sker en succesiv anpassning

Finansdepartementet föreslår bland annat:

- Successivt sänkta nivåer för malus; från 90 till 75 gram, och en sänkt gräns för den högre malusnivån till från 130 till 125 gram per kilometer
- Bonusen för nollemissionsbilar föreslås höjas till 70 000 kronor (ej i denna remiss).
- Ändringen föreslås träda i kraft den 1 juni 2022.

Vi noterar att den sänkning av bonusnivån och det pristak på fordon som aviserades i höstbudgeten inte finns med i denna remiss. Det är viktigt att se bonus-malus som en helhet. Vi utgår därför att de förbereds parallellt, och kommenterar även dessa förslag i denna del om än överskådligt.

2030-sekretariatets övergripande kommentarer

- Bra med regelbundna anpassningar till utvecklingen på marknaden.
- Bonus-malus skall vara neutralt för statskassan, vilket inte är fallet det senaste året. Därför måste revideringar ske regelbundet.
- Vi stödjer sänkta brytpunkter för malus, och efterfrågar sänkta bonusnivåer i takt med att elfordonen minskar i pris.
- Generellt bör fordonens drift bedömas från verkliga utsläpp, och bränsledata ur ett well-to-wheels perspektiv. Om laddhybrider gick på biodrivmedel skulle deras emissioner bli betydligt lägre. Det bör införas en modell där en förare genom att visa att man kör på ett biodrivmedel kan tillgodogöra sig en bonusklassificering

- Laddhybrider bör inte bedömas från certifieringsdata, i verklig drift har de betydligt högre emissioner. ICCT har nyligen visat att emissionerna är 2-4 gånger högre än WLTP certifieringen.
- Gasbilar har en schablonbonus. En förare som kan visat att hen kör på nära 100% biogas bör få tillgodoräkna sig de verkliga utsläppsminskningarna. Alternativt går man på det nationella genomsnittet och beräknar emissioner utifrån detta. EU föreslår nu denna modell exempelvis när man beskriver klimatkraven på "elektrobränslen" RFNBO
- Arbetsfordon är till sin natur tyngre, och drabbas av hög malus. Detta behöver justeras, kanske skall de vara de första att bedömmas WtW

Bonus-malus har, trots vad vissa aktörer skriver, varit effektivt för Sverige. Sverige är nu ett av de länder som har lägst utsläpp från nya fordon, med elbilslandet Norge som ledare.

Detta trots att EUs statistik räknar inte in nyttan av biodrivmedel (med undantag för el).

2030-sekretariatets kommentarer i detalj.

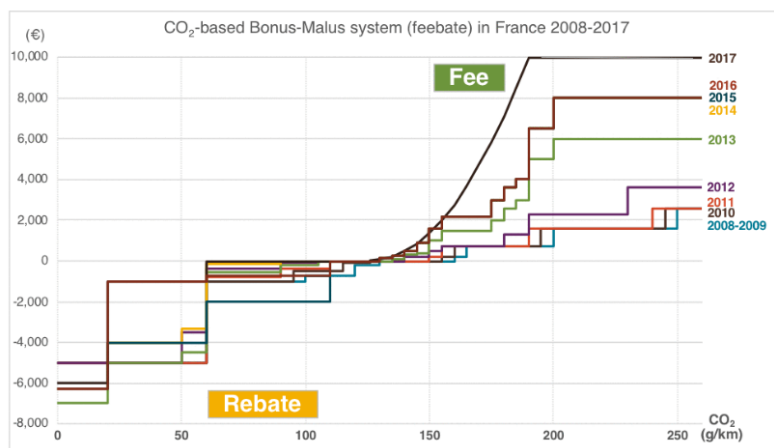
1. Regelbundna anpassningar

Det är avgörande för ett system som bonus malus med regelbundna anpassningar. Dels blir priserna på laddbara fordon allt lägre, dels ökar tillgången på teknik för att minska utsläppen.

I Frankrike har bonus-malus justerats fler än 10 gånger sedan det infördes 2008.

Det är naturligt att justera brytpunkter och belopp. Bonus-malus skall vara kostnadsneutralt för statskassan, och därför är det viktigt att tänka i 2-3års perioder. Systemet har gått med överskott de senaste tre åren (2018-2020), men 2021 lär bli en mycket stor förlust. Detta hade kunnat undvikas med mer regelbunden anpassning.

På sikt kan man tänka sig exponentiella kurvor, enligt fransk modell.

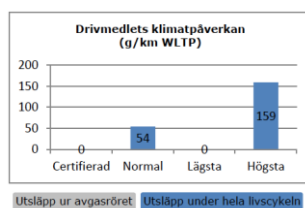


Det är viktigt att justera bonus nivån samtidigt som man justerar malus nivån. Vi stöder en sänkning till av gräns och belopp. Däremot menar vi att yrkesfordon, som taxi bör specialbehandlas.

2. Dags för en livscykelbedömning av drivmedel

Idag certifieras bilar som går på biodrivmedel efter motsvarande fossilt drivmedel. Detta är naturligtvis en snedvridning av marknaden, och ett hinder för en miljöanpassning av fordonsflottan.

I fit for 55 går EU allt mer mot att reglera utifrån växthusgasutsläpp, bra, men de envisas med att ge fördelar till vas som kallas nollemissionsfordon. Det är absolut inget fel på el, men den skall produceras rätt. Livscykeln för el ger ett elfordon ett livscykelutsläpp på hela 54 gram om man ser till nordisk icke miljömärkt (residual) elmix, och 0 om man ser till bästa tillgängliga el (sol/vind/vatten) ("lägsta"). Nedan en bild från Gröna Bilisters utmärkta miljöbästa bilar.



Sverige har alla möjligheter att införa en Well-to-Wheels registrering av fordon, parallellt med den av EU framtagna "tail-pipe" mätningen som alla vet är missvisande.

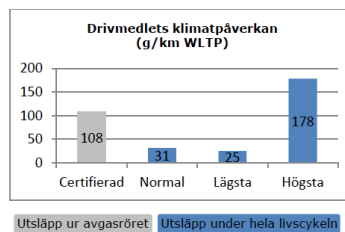
I Miljöfordon.se gör städerna detta, och konsumentverket bygger sitt klimatindex i "bilsvar" på samma data.

3 Gasbilar som schablonbonusbilar enbart?

Varför skall gasbilsbilister, som i genomsnitt kör på 94% biogas enligt senaste statistiken, endast få en schablon på 10 000 i bonus? I laddhybridfallet låter man osäkerheten gynna bilägaren, i gasbilsfallet straffas bilägaren med en mer återhållsam schablon.

Men får olika gas i olika tankställen, men i stora delar av Sverige finns bara biogas, och det tankade genomsnittet är över 90% biogas. Det vore väl bättre att använda samma tankesätt som med reduktionsplikten, och låta det nationella snittet för året avgöra?

Gröna bilister bedömer i miljöbästa bil 2021 en av gasbilarna enligt nedan. Det certifierande värdet är 108 gram koldioxid/kilometer eftersom det mäts som om bilen kördes på fossil naturgas trots att genomsnittet av biogas är 93 respektive 94 procent i Sverige de senaste två åren. 31-25 gram är det riktiga värdet när bilen körs i Sverige på fordonsgas respektive biogas, bättre än en laddhybrid.



Samma är det för etanolbilar, där en bilförare som kan visa att hen bara kör på etanol borde få dra nytta av det svenska genomsnittet.

3. Arbetsfordon

Arbetsfordon är till sin natur tyngre och har ofta högre emissioner. Dessa drabbas extra hårt av den kraftiga malus, och speciellt för dessa fordon bör det därför vara möjligt att minska malus genom att visa att de kör till >95% på biodrivmedel. Detta skulle kunna lösas genom att kopior av tankkortsfakturan presenteras tillsammans med körsträcka.

Samma kan gälla andra nyttofordon som har krav på storlek och lastmöjlighet, exempelvis taxi och färdtjänst. Dessa drabbas också av den i höstbudgeten aviserade taket för pris på fordonet på 700 000. Nyttfordon kan bli dyrare för att klara att utföra uppgiften och borde inte straffas för detta.

4. Avslutningsvis, tankar framöver

Vi noterar dock att för att klara de svenska klimatmålet för transportsektorn behövs både el och biodrivmedel/biogas. Idag drar bonus-malus åt laddbara fordon. På sikt bör bonus-malus utvecklas att ta bilens verkliga utsläpp i beaktande för bonus. EU förändrar sina krav åt detta håll, och det finns ingen anledning att Sverige skall ligga efter.

I Frankrike planeras nu bonus-malus systemet utvecklas med en bonus för begagnat köp av elfordon på 1 000 euro. Man kunde tänka sig en bonus i Sverige för begagnat köp av bonusbilar, kanske +3 år gamla.

Ett annat franskt alternativ är att gynna återförsäljning i Sverige efter en period på 5-7 år är att införa en konverteringsbonus enligt fransk modell. Sedan 2015 får en köpare av en bonusbil som skrotar en äldre fossilbränslebil en bonus på upp till 50 000 kronor. Bonus nivån kommer rimligtvis att justeras nedåt med tanke på att elfordonen blir allt billigare. Vi menar dock att vi inte skall se en avtrappning av bonusnivån, av de anledningar vi anger ovan. Låt dessa fordon bidra till det svenska klimatmålet för transportsektorn.

Vi lär se ett förslag på ny fordonsskatt för lätta fordon under nästa mandatperiod, mer av en pay-as-you-go och pay-for-your-carbonemissions lösning. Flera länder arbetar på detta, inte minst grannlandet Finland har kommit långt. Det är viktigt att redan nu förbereda för en sådan övergång, och fundera om bonus inte bör blir en bonus för gröna kilometer.

Alingsås den 23 november 2021

Jakob Lagercrantz
2030-sekretariatet