

Sara Emanuelsson
08-677 26 56
sara.emmanuelsson@energiforetagen.se

Finansdepartementet
Miljödepartementet

fi.registrator@regeringskansliet.se
m.registrator@regeringskansliet.se
m.remissenergi@regeringskansliet.se
christina.nordenbladh@regeringskansliet.se

Bonus–malus-system för nya lätta fordon samt Reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från bensin och diesel

Energiföretagen Sverige samlar och ger röst åt omkring 400 företag som producerar, distribuerar, säljer och lagrar energi. Vårt mål är att utifrån kunskap, en helhetssyn på energisystemet och i samverkan med vår omgivning, utveckla energibranschen – till nytta för alla.

Sammanfattning

Energiföretagen Sverige står bakom förslaget att utsläppen från inrikes transporter ska minska med 70 procent till år 2030 jämfört med 2010. En så radikal omställning kräver en samlad strategi och en bred palett av åtgärder. Energiföretagen välkomnar de båda initiativen, men saknar en analys av hur bonus-malus och reduktionsplikten samverkar och förhåller sig till andra styrmedel och åtgärder som styr mot transportmålet.

I fråga om bonus-malussystemet, är Energiföretagen i princip positivt inställda, men anser att såväl bonus- som malusdelarna bör utformas mer kraftfullt för att få avsedd effekt. Även reduktionspliktsförslaget välkomnas, men här saknas ett resonemang om tillgången på hållbart producerade biodrivmedel med god klimatprestanda. I framtiden kan det vara motiverat att styra om biodrivmedlen till vissa tunga transporter, sjöfart och flyg, där elektrifiering har mindre potential. Energiföretagen yrkar därför på att båda förslagen har tidsmässigt samordnade kontrollstationer.

Omställning i transportsektorn

Energiföretagen Sverige står bakom Miljömålsberedningens, och numera också Klimatpropositionens, förslag att utsläppen från inrikes transporter ska minska med 70 procent till år 2030 jämfört med 2010. Idag är 85 procent av bränslena i transportsektorn fossila, vilket kräver en radikal omställning på bara 13 år. Det ställer i sin tur krav på en samlad strategi och en bred palett av åtgärder, både för att främja utbyte till fossilfria drivmedel, men också främja stödjande infrastruktur och understödja efterfrågan på fossilfria alternativ. Det kan röra sig om anpassningar av ellagen för att inte laddelsförsäljning ska klassas som elhandel, överväga elvägar vid infrastrukturplanering, se över tjänstebilsbeskattningen eller att underlätta för kommuner att ta den centrala roll de kan och bör ha i omställningen av transportsystemet (För mer utvecklade förslag till åtgärder hänvisas till [Almedalsmanifestet](#)).

Energiföretagen Sverige har länge efterlyst ett kraftfullt bonus-malussystem och har stöttat kraven på långsiktiga spelregler för producenterna av biodrivmedel. Energiföretagen välkomnar därför att regeringen i och med rubricerade förslag tagit viktiga steg i rätt riktning. Dock borde dessa förslag utgjort en del i en samlad strategi som tydligt styr mot 2030-målet. Energiföretagen saknar en beskrivning i förslagen av hur bonus-malus och reduktionsplikt tillsammans och med hänsyn till andra transportrelaterade styrmedel styr mot en fossilfri fordonsflotta.

Energiföretagen väljer som en konsekvens av detta synsätt att svara samlat för båda remisserna.

Bonus-malus

Energiföretagen är positiva till att ett bonus-malus system kommer på plats. Då det finns många alternativ till bensin- och dieseldrivna fordon, ska systemet göra det lätt för köpare på såväl första- som andrahandsmarknaden att göra rätt. Dock är vi tveksamma till om ambitionsnivån är tillräcklig för att styra mot utsläppsmålen för transportsektorn.

Energiföretagen ställer sig bakom principen att helt utsläppsfria bilar får högre bonus. Emellertid bör nivån på bonus för helt utsläppsfria bilar bli betydligt högre än de föreslagna 45 000 kr för att ge effekt, och uppgå till minst 60 000 kr. Energiföretagen tillstyrker vidare förslaget att bonusen föreslås bli linjärt utformad istället för i trappsteg, eftersom tröskeeffekter undviks och varje gram räknas. Vi är positiva till förslaget om en generell bonus till gasbilar på 7 500 kr, då gasbilar i Sverige bidrar med hög klimatnytta tack vare den höga biogasandelen i fordonsgasen.

När det gäller malus-delen, anser Energiföretagen att den treåriga begränsningen är för kort. Malusperioden bör förlängas för att ge bättre effekt på andrahandsmarknaden, som i hög grad styrs av leasingföretagens förväntningar om det garanterade restvärdet efter att det treåriga leasingkontraktet löpt ut. En förlängd malusdel skulle dessutom bidra till att finansiera en högre bonus för helt utsläppsfria bilar.

Förslaget innebär även att den gamla miljöbilsdefinitionen skrotas samtidigt med skattebefrielsen för miljöbilar. Den nya miljöbilsdefinitionen kommer att vara klimatbonusbil enligt definitionen i §6 i Förordningen om klimatbonusbilar. Den kommer därmed vara styrande för myndigheter och företags miljökrav vid upphandling av fordon. Energiföretagen föreslår att alla bilar som har rätt till bonus ska klassas som klimatbonusbilar, vilket innebär att även gasbilar ska ingå i definitionen klimatbonusbilar.

I §15 i klimatbonusbilförordningen anges att bonus bara betalas ut om det finns medel. Detta ger marknadens aktörer en signal om att systemet inte är helt tillförlitligt. Det kan finnas en möjlighet att kostnaden för elbilar snabbt sjunker och att systemet då blir svårfinansierat (jämför subventionerna till solceller i vissa länder). Energiföretagen tillstyrker därför regeringens bedömning att en utvärdering av systemet bör göras, men anser att sådana utvärderingar bör vara regelbundet återkommande för säkerställa att man styr mot målet om en fossilfri fordonsflotta och att systemet är i balans, dvs att malusdelen kan finansiera bonusdelen. Utvärderingarna skulle kunna sammanfalla med kontrollstationerna som föreslås för reduktionspliktssystemet och därigenom ta ett mer samlat grepp på styrmedlen som syftar till att nå målet för transportsektorn.

Reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från bensin och diesel

Vid sidan av el, kommer bibränslen vara de huvudsakliga bränslealternativen till bensin och diesel. Att satsa på bibränslen innebär stora investeringar för producenterna. En långsiktigt säkrad spelplan är nödvändig för att nå en stabil efterfrågan på biodrivmedel. Energiföretagen välkomnar att ett förslag till reduktionspliktsystem nu läggs fram och utgår från att förslaget har föregåtts av nödvändig förankring hos EU kommissionen.

Energiföretagen menar att förslaget utgör en viktig del för den samlade politiken för omställning av transportsektorn, men har själva inte kompetens att granska förslagen i detalj. Emellertid saknar vi ett resonemang om tillgången på hållbart producerade biodrivmedel med god klimatprestanda. Det finns skäl att tro att volymerna av sådana biodrivmedel kommer att vara begränsade. Vid ett begränsat utbud kan det vara motiverat att styra om biodrivmedlen till vissa tunga transporter, sjöfart och flyg, där elektrifiering har mindre potential. Även denna aspekt bör vara föremål för analys vid framtida kontrollstationer.

Energiföretagen Sverige



Pernilla Winnhed, VD