

Gröna Bilister
Box 7070
103 87 STOCKHOLM

Remissvar
Fi2017/01469/S2
19 april 2017

Skickat i pappersform till:
Finansdepartementet
103 33 Stockholm

samt i elektronisk form till:
fi.registrator@regeringskansliet.se

Remissvar från Gröna Bilister gällande promemorian *Ett bonus–malus-system för nya lätta fordon*

Gröna Bilister är en ideell förening som vill påskynda omställningen till en grön bilism som är anpassad till planetens gränser, till städernas dyrbara utrymmen och till landsbygdens behov. Gröna Bilister är teknikneutrala och företräder inget intresse när det gäller fordonens drivmedel eller drivlina. Vi är tacksamma för att vi ges möjlighet att ge synpunkter på denna promemoria, och vi bistår gärna regeringen med fler synpunkter i det fortsatta arbetet för att uppnå ett fossilfritt transportsystem.

Sammanfattning

- Det föreslagna bonus malus-systemet är ett betydelsefullt steg i rätt riktning, men styrmedlen är inte tillräckligt kraftfulla för att nå målet i den kommande klimatlagen att klimatpåverkan från inrikes transporter ska minska med 70 % till år 2030. Beloppen i både bonus- och malus-delen bör därför höjas.
- Principen att både bonus- och malus-delen beror linjärt på bilens utsläpp är god. Ett alternativt klassningssystem skulle medföra tröskeleffekter som bromsar arbetet för att kontinuerligt minska bilarnas utsläpp.
- För att göra systemet enkelt och logiskt bör malus-beskattningen tas ut som en registreringskatt vid inköpstillfället. Då kan konsumenten mycket enkelt se konsekvensen av sitt val på bilens prislapp. Styrningseffekten ökar. Promemorian hänvisar vagt till att ett sådant system skulle ge upphov till "EU-rättsliga problem". Det håller inte. Medlemsstaterna Frankrike och Nederländerna tillämpar ett sådant system sedan många år.
- Enligt förslaget ska etanol- och gasbilar slippa den tillkommande malus-beskattningen. En förmån av denna typ som gynnar bilar som kan drivas av biobränslen är nödvändig för att nå klimatmålet för 2030.

- Förslaget att ge alla gasbilar en bonus på 7 500 kr är gott. Merkostnaden för en gasbil är större än så och kommer inte att minska med tiden eftersom den inte beror på omogen teknik utan på faktiska installationskostnader. Samtidigt är biogas ett av de bästa biobränslena med en betydande expansionspotential.
- Etanolbilar bör få större relativa förmåner än dem som föreslås i promemorian. Detta är nödvändigt för att väcka liv i det tynande drivmedlet E85. Det har goda klimategenskaper, stor expansionspotential, och en mycket väl utbyggd infrastruktur. Eftersom det dessutom är enkelt och billigt att modifiera en bensinbil för etanoldrift är det oförsvarligt att inte plocka denna lågt hängande frukt i kampen för att hinna uppfylla transportsektorns klimatmål till år 2030.
- Det bör klargöras att efterkonvertering av bilar till drift på el, fordonsgas eller E85 berättigar till samma skattesatser som bilen får om den certifieras för ett sådant drivmedel redan som ny.
- Det är bra att en utvärdering av bonus malus-systemets statsfinansiella effekter föreslås i ett tidigt skede. För att systemet ska bli trovärdigt och vinna acceptans är det viktigt att det hålls någorlunda statsfinansiellt neutralt. Annars riskerar systemet att ses antingen som en kassako för staten, eller som att subventionerna till överklassens elbilsköp tär på resurserna för vård, skola och omsorg.

A) Fordon som ska ingå i systemet

Gröna Bilister är mycket positiva till att promemorian följer utredningens förslag att även innefatta lätta lastbilar och bussar i bonus malus-systemet. Även mopedbilar bör omfattas av bonus malus då dessa på senare tid ökat i popularitet och registreringarna uteslutande utgörs av dieseldrivna fordon trots att det finns flera rent eldrivna modeller att tillgå.

I takt med att tunga fordon och motorcyklar tilldelas certifierade utsläppsvärden bör även dessa innefattas, så att systemet på sikt ska gälla alla fordon som används på våra vägar och därmed styr effektivt mot 2030-målet om en fossiloberoende vägtrafik.

B) Utformning av bonus

Gröna Bilister är positiva till promemorians förslag att låta bonus-delen avta linjärt med ökande utsläpp av CO₂. Rena elbilar och vätgasbilar har inga utsläpp alls ur avgasröret och kommer därför enligt förslaget att alltid tilldelas det högsta bonus-beloppet. Det linjära avtagandet styr därmed i praktiken försäljningen av laddhybrider. Många laddhybrider idag har en kort räckvidd på el, och är så stora och tunga att de drar mycket bränsle när batteriet är urladdat. Deras klimatnytta blir därmed mycket liten i praktiken, och de bör därför inte gynnas med nämnvärda subventioner. Det viktade utsläppsvärde som föreslås ligger till grund

för laddhybridernas bonus beror både på räckvidden på el och på bränsleförbrukningen. Bonusens linjära avtagande kan därför styra mot laddhybrider med längre räckvidd på el och snålare förbränningsmotor.

Gröna Bilister menar dock att bonusen generellt sett är för låg för att Sverige ska ha en chans att nå det ambitiösa klimatmålet för transportsektorn, som snart kommer att bli lagstadgat. Vi föreslår därför att bilar utan utsläpp tilldelas en bonus på 60 000 kr. Detta belopp föreslogs i den utredning (SOU 2016:33) som ligger till grund för denna promemoria. Det finns ingen anledning att sänka ambitionsnivån. För att systemet ska bli statsfinansierat neutralt bör då också beloppen i malus-delen höjas (se punkterna D och J).

Samtidigt anser Gröna Bilister att bonusen på 7 500 kr till laddhybrider som släpper ut 60 g CO₂ per km är för hög. Laddhybrider med så högt viktat utsläpp motsvarar stora tunga SUV:ar med kort räckvidd på el. De bör inte gynnas med så höga belopp. Vi föreslår därför att bonusen avtar linjärt ända ned till noll kronor vid utsläpp på 60 g/km (se figuren under punkt D).

För mopedbilar föreslås en halverad bonus med en högsta ersättningsnivå på 30 000 kr ner till noll kronor för mopedbilar som släpper ut 60 g/km. Mopedbilar körs oftast korta sträckor och eldrivna modeller kan därför ha små batterier och behöver inte heller snabbbladdas vilket motiverar en halverad bonus för dessa.

Gröna Bilister är positiva till att bonusen avtar linjärt istället för stegvis i ett klassningssystem. Ett sådant system ger alltid upphov till godtyckliga tröskeeffekter. Bilarna tenderar att samlas alldeles under en utsläppströskel, eftersom incitament saknas för att minska deras utsläpp ytterligare. Detta fenomen uppstod i samband med den första miljöbilsdefinitionen. Den frambringade en stor mängd dieslbilar med certifierade CO₂-utsläpp alldeles under miljöbilsgränsen på 120 g/km.

C) Bonus till gasbilar

Gröna Bilister stöder förslaget att ge bilar som kan drivas av fordonsgas en bonus på 7 500 kr. Merkostnaden för en gasbil är större än så och kommer inte att minska med tiden eftersom den inte beror på omogen teknik utan på faktiska installationskostnader. Samtidigt är biogas ett av de bästa biobränslena med en betydande utvecklingspotential.

D) Utformning av malus

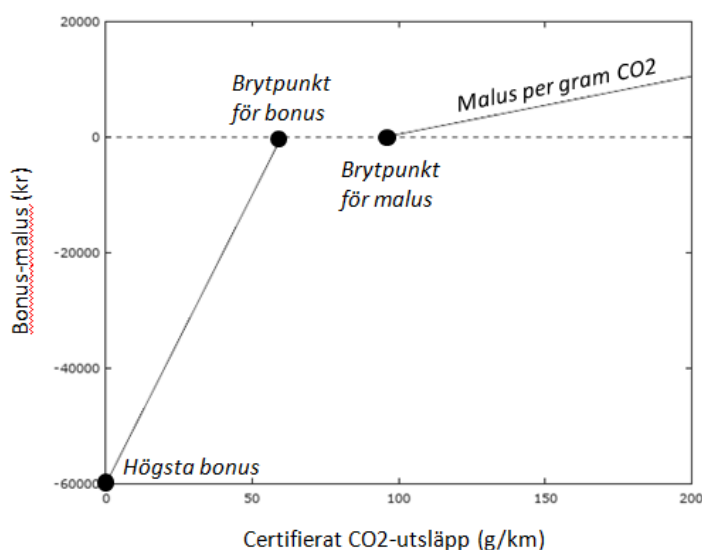
Eftersom Gröna Bilister förespråkar att bonusen höjs jämfört med liggande förslag förespråkar vi också att malus-delen höjs, i syfte att hela systemet ska förbli någorlunda

statsfinansiellt neutralt. Gröna Bilister föreslår därför att brytpunkten vid 140 g/km då koldioxidbeloppet höjs från 77 kr/g till 100 kr/g tas bort. Om det föreslagna systemet med förhöjt koldioxidbelopp i tre år behålls sätts detta belopp istället till 100 kr/g för varje gram som överstiger 95 g/km.

Det föregivna motivet till brytpunkten vid 140 g/km är att det ska bli extra kännbart att köpa en bil som har riktigt höga utsläpp. Gröna Bilister förstår inte riktigt poängen med detta. Varje gram koldioxid som sparas in är lika mycket värd i arbetet att motverka klimatförändringarna. Ett koldioxidbelopp bör vara just detta – en given avgift för att släppa ut en viss mängd växthusgaser. Ju enklare systemet görs, desto lättare blir det att motivera, och desto lättare får det att vinna acceptans.

I samma syfte bör malus-delen av beskattningen tas ut som en registreringskatt vid inköpstillfället. Då verkar bonus och malus på samma sätt, och konsumenten kan mycket enkelt se konsekvensen av sitt val på bilens prislapp. Styrningseffekten ökar. Promemorian hänvisar vagt till att ett sådant system skulle ge upphov till "EU-rättsliga problem". Det håller inte. Medlemsstaterna Frankrike och Nederländerna tillämpar ett sådant system sedan många år.

Av de skäl som diskuteras under punkt B är Gröna Bilister positiva till att malus-beskattningen tas ut linjärt för varje gram utsläppt koldioxid. Gröna Bilisters förslag på bonus malus-beskattning kan därför sammanfattas i nedanstående figur. Styrmedlen syns direkt på bilens prislapp, och det faktum att systemet bestäms av endast fyra parametrar gör det enkelt att förstå och lätt att justera.



E) Villkor för bilar som kan köras på biodrivmedel

Laddbara bilar har framtiden för sig, men kommer inte att hinna bidra på ett avgörande sätt till klimatmålen för 2030. Därför är det viktigt att även bilar som kan köras på biodrivmedel gynnas i ett nytt skattesystem.

Detta är viktigt även ur glesbygds- och klassperspektiv. Räckvidden på el och laddinfrastrukturen är ännu för begränsade för att elbilar ska fungera som bruksbilar i skogslänen. Bilköpare som inte har råd med laddbara bilar ska heller inte tvingas att välja en bil som drabbas av malus-beskattning i det nya systemet. Dessa konsumenter måste också ges möjlighet att bidra till omställningsarbetet.

Enligt promemorians förslag ska etanol- och gasbilar undantas från det förhöjda koldioxidbeloppet under de tre första åren. En sådan relativ förmån är nödvändig enligt föregående diskussion. Gasbilar föreslås dessutom få en bonus på 7 500 kr, medan etanolbilar inte ges några ytterligare förmåner jämfört med bensin- eller dieslbilar.

Gröna Bilister befarar därför att etanolbilar inte gynnas tillräckligt mycket för att väcka liv i det tynande drivmedlet E85. Detta har goda klimategenskaper, stor expansionspotential, och en mycket väl utbyggd infrastruktur. Eftersom det dessutom är enkelt och billigt att modifiera en bensinbil för etanoldrift är det oförsvarligt att inte plocka denna lågt hängande frukt i kampen för att hinna uppfylla transportsektorns klimatmål till år 2030.

I linje med detta vill Gröna Bilister poängtera att de väsentliga utsläppen av växthusgaser inte är de som kommer ur avgasröret utan de som uppkommer i drivmedlets hela livscykel, well-to-wheels (WTW). Ett bonus malus-system bör ta fasta på detta. Svårigheter uppkommer dock eftersom en given bil ofta kan tanka olika typer av drivmedel, och en given typ av drivmedel kan ha olika utsläpp WTW beroende på hur det produceras. Därför måste schablonvärden användas.

En möjlighet är att som schablon halvera de certifierade utsläppsvärdena för etanol- och gasbilar för att få fram det värde som ligger till grund för både bonus och malus. Ett sådant system skulle ge riktigt snåla etanolbilar möjlighet att få bonus, till skillnad från promemorians förslag, där dessa bilar gynnas endast genom att malus sänks. Det skulle också ge möjlighet att i framtiden gynna dieslbilar genom ett schablonmässigt avdrag på utsläppsvärdet ifall den förnybara andelen i svensk diesel fortsätter att öka.

F) Efterkonverterade bilar

Promemorian nämner ingenting om hur bilar som efterkonverteras till el-, gas eller etanoldrift ska behandlas i det nya skattesystemet. Gröna Bilister anser att dessa bilar ska behandlas på samma sätt som om de registrerades som nya i det ögonblick de nya drivmedlen registreras i vägtrafikregistret. Ett sådant system skulle kunna blåsa liv i en avsmnad konverteringsbransch.

Även A-traktorer som konverteras till eldrift, eller i det fall en vanlig bil byggs om till eldriven A-traktor, föreslås omfattas av bonus malus på samma vis som elmopeder med halverade bonusbelopp (se punkt B). Både A-traktorer och mopedbilar körs kortare sträckor och är oftast det första större fordon som ungdomar på landsbygden använder. Elektrifiering av dessa är ett viktigt steg för att även kommande generationer bilister ska bidra till att uppnå fossilfria transporter.

G) Miljötillägg för dieselmotorer

Gröna Bilister stöder förslaget att miljötillägget för dieseldrivna fordon behålls, med tanke på att utsläppen av partiklar och kväveoxider i vardaglig körning är mycket större än i laboratoriemiljö. Detta gäller även dieselmotorer med moderna motorer som uppfyller utsläppskraven enligt Euro 6.

H) Slopning av femårig fordonsbeskattning för miljöbilar

Gröna Bilister stöder även förslaget att slopa den femåriga beskattningsbefrielsen för de fordon som tidigare klassades som miljöbilar. Det kommande bonus malus-systemet bör göras så kraftfullt så att det på egen hand kan styra nybilsförsäljningen i önskad riktning. Då kan kompletterande gamla skattesystem plockas bort.

I) Ingen viktberoende beskattning

Gröna Bilister är mycket glada för att utredningens alternativa förslag om att låta bonus och malus bero på bilens vikt valdes bort i promemorian. Vi framförde skälen till att detta ställningstagande i vårt remissvar på utredningen (SOU 2016:33).

J) Utvärdering och justering av systemet

Det är bra att en utvärdering av bonus malus-systemets statsfinansiella effekter föreslås i ett tidigt skede. För att systemet ska bli trovärdigt och vinna acceptans är det viktigt att det hålls någorlunda statsfinansiellt neutralt. Annars riskerar systemet att ses antingen som en

kassako för staten, eller som att subventionerna till överklassens elbilsköp tär på resurserna för vård, skola och omsorg.

Osäkerheten i hur mycket systemet kommer att påverka nybilsförsäljningen är stor. Erfarenheten från andra länder säger att styrningen mot bilar med lägre utsläpp ofta blir mer effektiv än väntat, vilket medför att statens intäkter blir lägre än beräknat. Det finns dessutom en stor osäkerhet i hur mycket den nya europeiska körcykeln kommer att påverka bilarnas certifierade utsläppssiffror. Dessa faktorer gör det extra viktigt med en snar utvärdering och justering av skattesystemet.

För att göra sådana justeringar enkla och lättbegripliga för gemene man är det bra om systemet styrs av ett fåtal "rattar" som är lätta att tolka, likt de fyra parametrar som styr Gröna Bilisters skisserade förslag i figuren under punkt D ovan.

För Gröna Bilister

Johanna Grant, ordförande

Martin Prieto Beaulieu, styrelseledamot

Gordon Strömfelt, styrelseledamot

Per Östborn, styrelseledamot