

Stockholm den 15 augusti 2016

Remissvar från Gröna Bilister gällande betänkandet Ett bonus-malus-system för nya lätta fordon (SOU 2016:33)

Sammanfattning:

- Förslagen i utredningen ger inte den önskade effekt och i den takt som krävs för en omställning av fordonsflottan till 2030.
- Förslaget i sin helhet innebär bland annat att antalet dieslbilar kommer att öka ytterligare samt att biogas kommer att bestraffas med en malus.
- Systemet bör vara teknikneutralt.
- Systemets CO₂-gränsvärden bör utgå från well-to-wheel-perspektiv.
- Systemet bör utgå från EU:s energimärkning A-till G
- Större differentiering bör finnas mellan mellan Bonus och Malus
- Systemet bör införas år 2017 enligt direktivet .
- Systemets utformning bör kopplas till målet om en fossiloberoende fordonsflotta år 2030.
- Vi avvisar helt ett viktbaserat system.
- Det är bra att förslagen även innefattar andra klasser av fordon som motorcyklar, lätta lastbilar och lätta bussar.
- Förslagen bör på sikt även innefatta tunga lastbilar och bussar samt på sikt andra fordon som till exempel arbetsmaskiner.
- Bonus-malus-systemet för fordon bör följas med ett bonus-malus-system för drivmedel.

Inledning

Vägrafiken är Sveriges enskilt största utsläppskälla och står för cirka en tredjedel av de nationella utsläppen. Att nå Sveriges mål om en fossiloberoende fordonsflotta om endast 14 år innebär därmed att en enorm förändring måste ske under kort tid, i synnerhet då en ny bil rullar cirka 15 år på vägarna. Med dagens marknadskrafter är det den bränslesnåla dieseln som drar det längsta strået samtidigt som energislukande suvar stiger i popularitet. Med ett lågt oljepris och nya vägbyggen ökar dessutom körsträckorna med bil.

Ett bonus-malus-system är långt ifrån den gyllene lösningen på alla utmaningar men utgör definitivt en viktig pusselbit. Därför är det viktigt att det utformas rätt för att uppnå klimatmålen.

Utredningens egna slutsatser visar dock att den önskade effekt av ett bonus-malus-system enligt utredningens olika varianter varken leder till större utsläppsminskningar eller introduktion av miljöbättre fordon. Enligt utredningens egen konsekvensbedömning förväntas exempelvis dieslbilar att öka samtidigt som antalet gasbilar, elhybrider och etanolbilar förväntas att ligga kvar på dagens låga nivåer. Biogas, som i Sverige är ett klimatsmart biodrivmedel bestraffas därtill med en malus. Förslagen saknar därmed en tydlig koppling till målet om en fossiloberoende fordonsflotta till 2030. Därutöver försenas introduktionen till 2018.

Vi anser att ett bonus-malus-system i sak är bra, men behöver baseras på siffror som leder till faktisk minskad klimatpåverkan samt vara lättbegripligt för konsumenter och bilförsäljare. Nedan delger vi våra förbättringsförslag som syftar till att bidra till en mer skyndsamt omställning av fordonsflottan. Bonus-malus bör dock kompletteras med ytterligare ett system för drivmedel, samt styrmedel som främjar klimatsmarta alternativ till bil och beteendeförändringar som leder till en mer effektiv mobilitet.

Systemets utformning

Systemet bör vara teknikneutralt och inte endast gynna de tekniker (drivlinor) som finns idag på den svenska marknaden utan istället vara utformat för att även möjliggöra framtida teknikutveckling. Systemet bör även vara kopplat till drivmedlens klimatnytta ur livscykelperspektiv. Därför föreslår vi att systemet utgår från CO₂-värdena well-to-wheel utifrån den klimatnytta som anges i EU:s förnybarhetsdirektiv, som årligen rapporteras av Energimyndigheten, och inte tailpipe som utredningen baserat sitt förslag på. Detta skulle då även differentiera fordon som kan drivas med biogas eller etanol, men även på sikt fordon som kan drivas med högre inblandning eller 100% förnyelsebar drivmedel (då inräknat biobensin och biodiesel).

Systemets gränsvärden

Systemet bör vara utformat så att nybilsköparen, såväl fysisk- som juridisk person, ser en tydlig skillnad mellan olika fordons miljöpåverkan (och drivmedlet på sikt) för att på så sätt bjudas in att ändra sitt beteende. Konsumenter är idag bekanta med EU:s energimärkning av vitvaror från A till G och liknande märkning används redan idag av flera biltillverkare vid bilförsäljning. Att använda samma klassning är därför att föredra då denna trappstegsmodell har visat sig fungera bra exempelvis i Frankrike. Av den anledningen föreslår vi att man använder sig av en trappstegsmodell med klasser från A till G enligt nedan. Skillnaden mellan Bonus och Malus bör därtill vara tillräcklig kännbara för att göra det lätt för nybilsköparen att göra rätt. Av samma anledning bör om möjligt en förhöjd fordonsskatt de tre första åren ersättas med en registreringskatt då forskning visar att det har störst kännbar effekt för konsumenten som står inför ett nybilsköp.

Område	Klass	CO2-utsläpp	Typ av fordon	Bonus vid köp	Malus år 1-3	Malus följande år
Bonus	A++	0g/km	Fossilfri räckvidd >240km	70000		F x 22kr/g CO2 Bensin F = 1 Diesel F = 1,4 Biogas F = 0,5 E85 F = 0,6
	A+	0g/km	Fossilfri räckvidd >150km	50000		
	A	<20g/km Alt. Förnyelsebar bränsle ex Biogas	Fossilfri räckvidd >100km	20000		
	B	<50g/km Alt. Förnyelsebar bränsle ex. Etanol	Fossilfri räckvidd >50km	10000		
Neutralzon	C	51-70g/km		(Registreringskatt)	0	
Malus	D	71-95g/km		(Registreringskatt)	F x 80kr/g CO2 Bensin F = 1 Diesel F = 1,4 Biogas F = 0,5 E85 F = 0,6	
	E	96-130g/km		(Registreringskatt)		
	F	131-170g/km		(Registreringskatt)		
	G	>171g/km		(Registreringskatt)		

Systemets introduktion

Omställningen till en fossiloberoende fordonsflotta går för sakta och fordonsflottan domineras idag av fossildrivna bilar (dieslbilar och bensinbilar). Försäljning av miljöbättre bilar ökar men ligger på för låga nivåer. Laddhybridfordon med begränsad fossilfri räckvidd dominerar bland supermiljöbilarna. Utredningen föreslår en introduktion av ett bonus-malus-system först under 2018 vilket går emot utredningens direktiv om ett införande under 2017. Vi menar att det gör att vi ytterligare tappar fart i omställningen till en fossiloberoende fordonsflotta samt att det fortfarande är möjligt med ett införande under 2017 i enlighet med direktivet.

Systemets översyn

Systemet bör hela tiden vara kopplat till målet om en fossiloberoende fordonsflotta 2030. Därutöver bör systemet ta höjd för en snabbare efterfrågan av bonus-fordon, vilket är en önskvärd utveckling, men som emellertid kan leda till att systemet blir underfinansierat. Därför är det viktigt att systemet utformas med tydliga stationer så att man kan justera nivåer för såväl CO2-gränsvärden, körcyklar, värden för drivmedlens klimatnytta samt for.onsflottans utveckling samt andra mekanismer för att hela tiden anpassa systemet till målet. Vi föreslår att systemet utvärderas årligen och justeras vart tredje år.

Viktbaserat bonus-malus-system

Ett viktbaserat system i likhet med den nuvarande miljöbilsdefinitionen har varit svårbegripligt både för såväl konsumenten som för marknaden. Utredningens egen slutsats att ett viktbaserat system dessutom har en betydligt sämre klimatnytta, är en direkt anledning att avvisa detta alternativ. Klimatet bryr sig inte om vad någonting väger.

Systemets omfattning

Det finns för närvarande inga större incitament att välja miljöbättre fordon i andra fordonsklasser. Det är därför positivt att även motorcyklar, lätta lastbilar och lätta bussar även införlivas i ett bonus-malus-system. Man bör beakta huruvida dessa klasser av fordon kommer att kräva andra CO₂-gränsvärden. Vi ser även att incitament krävs för tunga lastbilar och tunga bussar. Ett system för dessa klasser bör utredas och även komma på plats under 2017.

Heltäckande system som inkluderar bonus-malus för bränslen

För att få ett heltäckande system som underlättar för nybilsköparen både när det gäller köptillfället samt beteendet i samband med driften av fordonet (laddning/tankning) bör ett kompletterande bonus-malus-system för drivmedel utredas och införas. Vi är emot att staten subventionerar miljöbättre bilar som sedan körs på fossila bränslen. Idag är det näst intill omöjligt att kontrollera hur konsumenterna tankar i efterhand.

Andra kommentarer

Det stora gapet mellan nuvarande környcklar för CO₂- och räckviddscertifiering och verklig körning ger en skev bild av fordonens reella utsläpp. Inom några år kommer dock nya certifieringsmetoder att införas som speglar verkliga körfall bättre. Det innebär att utsläppsiffrorna för CO₂ kommer att öka samt att den certifierade elektriska räckvidden kommer att minska. Detta bör inte skapa några större problem då bonusen bör minska över tid och malusdelen istället öka för att systemet ska vara självfinansierande. Dock bör en översyn av bonus-malus-nivåerna göras i och med att nya certifieringsmetoder tillämpas (se ovan: Systemets översyn).

Vi anser att efterkonverterade och importerade laddfordon skall efter typbesiktning och räckviddsberäkning 10 km/1,5 kWh batterikapacitet erhålla Bonus i samma utsträckning som nyregistrerade fordon. Dock skall eventuellt tidigare utbetald bonus som erhållits inom de senaste 5 åren räknas av från bonusbeloppet.

Avslutande kommentar

Gröna Bilister tackar för möjligheten att få ge synpunkter på detta förslag och står till berörda parter fulla disposition för utveckling och fördjupning av ovanstående förslag till förändringar.

Vi medverkar gärna i arbetet med att ta fram förslag på möjliga styrmedel och subventioner för samtliga förnyelsebara drivmedel inklusive eventuella låg- och höginblandningar, samt andra reseslag med sikte på att utveckla en mer effektiv och hållbar mobilitet.

För Gröna Bilister

Johanna Grant / Ordförande
johanna.grant@gronabilister.se
0737-04 69 82

Martin Prieto Beaulieu / Styrelseledamot
martin.prieto.beaulieu@gronabilister.se
0702-13 20 55