

REMISSYTTRANDE

Dnr: Fi2020/04288

Till  
Finansdepartementet

**Remissvar på promemorian Förstärkt och förenklad miljöstyrning i bonus-malussystemet**

Svenska Bioenergiföreningen, Svebio, har beretts möjlighet att yttra sig över rubricerad promemoria och vill framhålla följande.

*Svebios yttrande i sammanfattning:*

- . Bonus-malussystemet bör avvecklas så snart det är möjligt.*
- . Bonus-malus har allvarliga brister som innebär subvention av bilar som till stor del körs på fossilt bränsle, samtidigt som andra fordon, som körs på biodrivmedel som uppfyller lagens hållbarhetskriterier, straffbeskattas.*
- . Som framgår av promemorian finns inga belägg för att bonus-malus ger tydliga klimatvinster.*
- . De föreslagna ändringarna innebär att de inbyggda fördelnings- och regionalpolitiska orättvisorna i systemet förstärks.*

Detta remissyttrande är delvis likalydande med yttrande som Svebio lämnat till Miljödepartementet över promemorian Klimatbonusbilar ska vara registrerade i fem år.

*Allvarliga brister i bonus/malus*

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 remissyttrandena grundläggande kritik mot bonus-malus.

Enligt Svebios uppfattning bör styrningen av klimatpåverkan från transportsektorn ske genom generell 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 och vilka utsläpp av fossil koldioxid de i praktiken orsakar. 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. Det bör också vara ett krav att laddhybrider är flexifuel och körs på förnybart bränsle.

### *Ingen påvisad klimatnytta*

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.

Inte heller de sex myndigheter som samverkat i kontrollstationen om omställning av transportsektorn till fossilfrihet (ER 2020:3 och ER 2020:4) har kunnat avläsa någon positiv effekt på utsläppen från transportsektorn, vilket också noteras i promemorian. Detta är anmärkningsvärt med tanke på att regeringen framhåller bonus-malus som en av grundpelarna i klimatomställningen i transportsektorn.

### *Höga utsläpp från laddhybrider i praktisk körning*

Två rapporter från september 2020 visar på mycket högre utsläpp från laddhybrider i praktisk körning 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/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>

### *Fördelningspolitiska brister*

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