

SVEBIO
Svenska Bioenergiföreningen
/Kjell Andersson

2017-04-19

REMISSYTTRANDE

Fi2017/01469/S2

Till
Finansdepartementet
103 33 Stockholm

Remissyttrande över promemorian Ett bonus-malussystem för nya lätta fordon

Svenska Bioenergiföreningen, Svebio, har beretts möjlighet att avge yttrande över rubricerade promemoria och vill framföra följande.

Svenska Bioenergiföreningen (Svebio) arbetar för att öka användningen av bioenergi på ett ekonomiskt och miljömässigt optimalt sätt. Svebio har idag runt 270 medlemmar med företag verksamma i hela produktionskedjan. Dessutom har Svebio ett öppet nätverk BioDriv med ca 60 organisationer och företag där i princip samtliga större svenska biodrivmedelsföretag och dess branschaktörer är medlemmar. BioDriv inkluderar alla biodrivmedel och råvaror till dessa.

Sammanfattande synpunkter

. Som vi framförde i vårt remissvar om bonus-malus-utredningen anser vi att minskad klimatpåverkan från transportsektorn i första hand bör åstadkommas genom att användningen av fossila drivmedel minskas, genom beskattning, alternativt genom ett kvotsystem som det nu föreslagna systemet med reduktionsplikt. Subventioner till fordonsköparna är en sämre metod och vi är därför kritiska till införandet av ett bonus-malussystem med höga subventioner till vissa fordonstyper.

. Som framgick av utredningens konsekvensbeskrivning kommer bonus-malussystemet inte att leda till mer än en marginell minskning av utsläppen av klimatgaser från biltrafiken. Förslaget kan beskrivas som en begränsad justering av det befintliga fordonsskattesystemet.

Om ett bonus-malussystem införs måste det utformas med följande inriktning:

- Systemet måste utgå från klimatnyttan och behandla olika typer av fordon på ett likvärdigt sätt. Elfordon får inte ensidigt gynnas på bekostnad av fordon som drivs med förnybara drivmedel.
- Fordonens klimatpåverkan måste beräknas utifrån livscykelpåverkan (WTW eller beräkning enligt hållbarhetsbesked), inte utifrån utsläpp från avgasröret.
- För fordon som kan drivas med förnybart bränsle bör man utgå från tankning med sådant bränsle (biogas, etanol).
- Regelverket måste vara rimligt långsiktigt för att skapa klara villkor för marknadens aktörer.

- . Vi stödjer förslaget om att minska subventionen till elbilar från 65 000 till 45 000 kronor.
- . Om en särskild bonus på 7 500 kronor införs för bilar som kan drivas med biogas bör en likadan bonus ges till flexifuelbilar som kan drivas med E85.
- . Ett särskilt stöd bör införas för konvertering av bensinbilar till flexifuelldrift för att möjliggöra användning av E85.
- . Man bör skyndsamt utreda hur laddhybrider de facto används för att utröna vilken klimatpåverkan dessa fordon har.

Bakgrund

Svebio har tidigare i remissvar gett sina synpunkter på utredningen (SOU 2015:59) om hur ett bonus-malus-system för nya lätta fordon kan utformas. Våra medlemsföretag har också en bred samsyn om att förslagen var helt otillräckliga för att nå de transport- och klimatpolitiska mål som riksdag och regering tagit fram.

Delar av de synpunkter vi förde fram har regeringen tagit fasta på i promemorian. Nedan går vi igenom de viktigaste förändringar vi ser som nödvändiga för att mekanismen bättre ska bidra till transport- och klimatpolitisk måluppfyllelse. Vi hänvisar i övrigt till vårt tidigare remissyttrande.

Allmänna synpunkter

Svebios syn på styrmedel i transportsektorn

Svebios uppfattning är att energianvändningen i första hand bör styras genom generella styrmedel som innebär att förorenaren får betala för sin miljöpåverkan. I transportsektorn innebär det att styrningen bör ske genom miljöbeskattning av fossila bränslen, eftersom den fossila bränsleförbrukningen står i direkt proportion till utsläppet av fossil CO₂. Eftersom EU:s statsstödsregler förhindrar en effektiv tillämpning av denna princip kan styrningen ske genom en klimatrelaterad kvotplikt – en reduktionsplikt, vilken är föreslagen av regeringen.

Genom en kompletterande energibeskattning stimuleras också en fortgående energieffektivisering av fordonsparken. Genom energi- och fordonskatten betalar vägtrafiken också för gemensamma kostnader, t ex för vägnätet.

Direkta subventioner till enskilda tekniska lösningar bör undvikas. Dessa ger ofta störningar på marknaden och innebär ett avsteg från principen om teknikneutralitet. Subventioner skapar gärna stop-and-go-effekter. Om man inför en direkt subvention för att stimulera (kick-starta) en ny marknad bör detta stöd vara tillfälligt och trappas av. En nackdel med riktade subventioner är att man på politisk eller administrativ nivå tvingas värdera olika tekniska lösningar och har svårt att anpassa regelverket till teknisk utveckling.

Liten påverkan på de klimatpolitiska målen

Som framgår av promemorian är syftet med ett bonus-malussystem för nya fordon att detta ska medverka till att nå de klimatpolitiska mål som angetts av Riksdagen – att Sverige 2030 bör ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen för att

uppfylla visionen om att Sverige 2050 ska ha en hållbar och resurseffektiv energiförsörjning utan nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären.

Målet om fossiloberoende fordonsflotta har uttolkats och preciserats av FFF-utredningen (Fossilfrihet på väg, SOU 2013:84) som föreslog att utsläppen från vägtrafiken minst ska ha reducerats med 80 procent 2030 jämfört med 2010, samt av Miljömålsberedningen, som föreslagit en reduktion med 70 procent till 2030. Bägge utredningar har visat att det därefter är möjligt att minska utsläppen ner mot noll. Målen och förslagen från utredningarna innebär en total omvandling av energiförsörjningen inom transportsektorn, från dagens i huvudsak (81-procentiga) fossila drivmedelsförsörjning till en helt förnybar energiförsörjning. Precis som inom uppvärmningen ska det inom loppet av några årtionden ske en total omställning. I bägge utredningar nämns införandet av ett bonus-malussystem för nya fordon som ett av medlen för att åstadkomma denna radikala omställning. Det är mot den här bakgrunden anmärkningsvärt att promemorian föreslår ett system där den bakomliggande utredningens konsekvensanalys visar på enbart begränsad påverkan på utsläppen av klimatgaser från personbilstrafiken.

Antalet bilar i den totala bilparken som inte drivs med fossilt bränsle (bensin och diesel) kommer inte att öka utan att stagnera, försäljningen av gas- och E85-bilar kommer att stagnera eller minska och elfordon kommer att utgöra en mycket liten andel jämfört med fossilbränsleddrivna fordon. Förslaget leder också till begränsad reduktion av de genomsnittliga utsläppen per fordon.

Vår slutsats är att bonus-malus-förslaget inte uppfyller målet om att medverka till Riksdagens mål om en fossilbränsleoberoende fordonsflotta och att förslaget inte kan ligga till grund för en proposition till Riksdagen.

Höga kostnader för stöd till elfordon

Förslaget innebär en omfattande subvention till elbilar under de kommande åren. Stödet ligger på nivån en miljard kronor per år eller mer, beroende på vilka antaganden man gör om nybilsförsäljning och andel elbilar. Förutom miljöbilsstödet sker också en betydande subventionering av laddinfrastrukturen via Klimatklivet.

FFF-utredningen förslog en bonus på 70 000 kr för rena elbilar, medan förslaget är 45 000 kr, nära dagens supermiljöbilspremie om 40 000 kr. Men eftersom den femåriga fordonsskattebefrielsen för miljöbilar tas bort, är ökningen av stimulansen i praktiken ganska liten. I bägge fallen föreslås en över tiden oförändrad nivå, trots att FFF-utredningen anger att man kan förvänta sig en reducerad kostnad för elbilarna genom ökade volymer och förbättrad teknik (lärkurva). Vi avvisar förslag om att längre fram eventuellt höja bonusen; tvärtom är det rimligt att sänka den högsta bonusen om några år, när tekniken utvecklats och infrastrukturen byggts ut.

Inga motiv anges för den angivna nivån, och vi kan inte se att det finns någon samlad analys av det statliga stödet till elektrifiering av vägtrafiken, exempelvis beträffande konkurrenssituationen gentemot biodrivmedel, kostnad för reduktionen av CO₂-utsläpp eller fördelningspolitiska effekter. Om syftet med det generösa stödet är att kick-starta en marknad för elbilar bör stödet utformas så att det avtrappas med tiden.

Promemorians konkreta förslag

3.2 Utformning av bonusen

Flexifuelbilar som kan drivas med etanol E85 bör ha samma fasta bonus som föreslås för gasbilar, 7500 kronor. För utbetalning av bonusen bör man ställa ett tankningsvillkor, som innebär att bilen ska tankas minst 70 procent med biogas eller E85.

Det är bra att högsta subvention inom systemet reducerats jämfört med utredningens förslag.

Som framgår av konsekvensavsnittet kommer det föreslagna regelverket främst att gynna rena elbilar och laddhybrider, samt dieslbilar i förhållande till bensinbilar. Bränsleflexibla bilar för etanol och biogas är inte gynnade mot dagens läge. Gasbilar får en fast bonus på 7 500 kronor. E85-bilar får ingen bonus utan enbart en fortsatt halverad ordinarie fordonsskatt jämfört med de fossila drivmedlen. Det räcker inte långt. Sammantaget får bilar drivna av biodrivmedel inte nödvändigt stöd. Stödet till elbilar blir däremot mycket stort. Den samlade miljöeffekten av dessa förändringar är liten.

Det bör utöver bonus-malus införas ett bidrag för de ägare av bensinbilar som vill efterkonvertera till biogas eller E85. Det skulle medföra en verklig bonus för klimatet. Då medellivslängden för en bil är ca 17 år går det inte att negligera de 7,2 miljoner fordon som Sverige redan har och som idag i huvudsak körs på fossilt bränsle.

3.3 Utformningen av förhöjt koldioxidbelopp (malus)

Utformningen av malus innebär i praktiken en generell höjning av fordonsskatten. Vi anser att en ökad klimatrelaterad beskattning av vägtrafiken bör läggas på den rörliga kostnaden för drivmedel. Man bör i sammanhanget också överväga beskattningen av elfordonen. Högre pris på drivmedlen kommer att ha samma effekt som malus: gynna effektivisering och bränslebyte och göra det dyrare att köra stora och tunga bilar.

Ett exempel på en orättvis effekt av malusbeskattningen är följande:

En diesebil som körs på HVO100 eller B100 (säkert ett vanligt alternativ om några år) kommer att belastas med malus, och vara med och subventionera en tung elbil eller en laddhybrid som till stor del drivs med fossil diesel. Genom styrning via drivmedlet undviker man den typen av orättvisor.

4.5 Uppgifter om viktad/blandad körning ska användas för laddhybrider

Man bör notera att de värden för klimatgasutsläpp som anges i vägtrafikregistret utgår från en standardiserad körcykel. Det förekommer dock uppgifter om att den verkliga körningen och därmed klimatpåverkan kan skilja sig mycket kraftigt från den standardiserade viktade/blandade körning som värdet i vägtrafikregistret grundas på. Om en ägare till en laddhybrid till stor del kör längre sträckor, där eldriften bara står för en liten del av körsträckan, blir utsläppen mycket högre än den officiella siffran i vägtrafikregistret. I praktiken kommer då ägaren att få en kraftig subvention utan att detta ger någon klimatnytta.

Regeringen bör ge ett uppdrag till Trafikanalys eller annan myndighet att utreda hur laddhybriderna används och om subventionerna till laddhybrider ger avsedd klimatnytta.

Svenska Bioenergiföreningen

Gustav Melin
VD

Tomas Ekbohm
Handläggare biodrivmedel och nätverket BioDriv