

# Klimatkommunernas yttrande på Ett bonus-malus-system för nya lätta fordon

Remiss av SOU 2016:33

---

## Sammanfattning av Klimatkommunernas synpunkter

- Klimatkommunerna ser inte att förslaget leder till en fossiloberoende fordonsflotta
- Särskilt låga respektive höga utsläpp bör få större bonus respektive malus än förslaget
- För att ge kommuner och medborgare långsiktiga spelregler måste olika system, målsättningar och styrmedel gå hand i hand och stimulera varandra. Det är inte fallet med förslaget som ligger.
- Ett bonus-malussystem bör vara teknikneutralt
- Klimatkommunerna anser att systemet bör kommuniceras genom en A-G-klassning, likt dagens energimärkning av exempelvis vitvaror.

## Om Klimatkommunerna

Klimatkommunerna är en förening med 36 kommuner och en region som medlemmar. Medlemmarnas klimatarbete ligger i framkant i Sverige och världen, med tuffa klimat- och energimål och ambitiösa åtgärder. Föreningen har sedan starten 2003 vuxit till att gemensamt representera över 3 900 000 invånare.

Klimatkommunernas övergripande syfte är att minska utsläppen av växthusgaser i Sverige genom erfarenhetsutbyte, påverkansarbete och spridning av goda exempel. Vi är en pådrivande aktör för det nationella klimatarbetet genom att lyfta fram vilka möjligheter, hinder och drivkrafter som har betydelse för arbetets resultat.

## Uppdraget

Utredningen presenterar ett förslag på bonus-malussystem, det vill säga att vid inköpstillfället av nya lätta fordon ges en bonus till fordon med låga utsläpp som finansieras av en högre skatt på bilar med höga utsläpp. I uppdraget ingår även att utreda och vid behov lämna förslag på ändrad fordonskatt. Utgångspunkten för utredningen definieras som: "skapa ett sammanhållet, renodlat och tydligt system för fordonsbeskattning i syfte att minska transportsektorns klimatpåverkan och öka andelen miljöanpassade fordon så att den långsiktiga prioriteringen om en fossiloberoende fordonsflotta kan nås på ett kostnadseffektivt sätt."

## Klimatkommunernas synpunkter

Klimatkommunernas medlemmar arbetar strategiskt för att minska klimatpåverkan från transporter med ambitiösa lokala klimat- och transportmål. Det finns en stor vilja att genomföra åtgärder för att förändra resandet inom och mellan kommunerna. Transportsektorn är dock den sektor som

kommuner, landsting och regioner har svårast att på egen hand påverka och många kommuner ser ökade transporter som en av de största klimatutmaningarna. Nationella, långsiktiga styrmedel och spelregler ger regionala och kommunala aktörer de rätta förutsättningarna för att ställa om fordonstrafiken. Där är ett bonus-malussystem en mycket viktig komponent om det är 1) Enkelt i sin uppbyggnad, 2) lätt att förstå, 3) stabilt över tid 4) ändamålsenligt och 5) inte skapar stora administrativa kostnader. Vår uppfattning är att det framtagna förslaget inte lever upp till något av dessa kriterier.

### **Malus respektive bonus är för svaga**

Förslaget som presenteras är inte nytt utan en består av en höjd nivå på supermiljöbilspremien samt en förändrad nivå av fordonsskatten på lätta fordon, från nuvarande 111 gram koldioxid per kilometer till 95 g co<sub>2</sub>/km. Detta anser vi är otillräckligt om vi ska uppnå en fossiloberoende fordonsflotta år 2030.

Ska ett bonus-malussystem styra mot en minskad och samtidigt fossilbränslefri fordonsflotta, bör piskan och moroten vara kännbara. Fördelen med ett bonus-malussystem är, som utredaren även skriver, att det ska sända en direkt signal om vad som är bra och dåligt och att det gör det på ett tydligt sätt. Klimatkommunerna ser dock inte att förslaget som ligger sänder den direkta signalen utan att det behöver bli mer kännbart vilka fordon som är klimatbra och vilka som orsakar stora utsläpp.

Klimatkommunerna oroas dessutom över att förslaget kommer att leda till en ökning och inte en minskning av Sveriges fordonsflotta. Det största problemet i kommuner och städer, speciellt i större städer, idag är att antalet bilar ökar. Även om totalutsläppen av koldioxid från personbilar har minskat med 15 % sedan 1990 har trafiken ökat med 15 %. Kommuner satsar på infrastruktur för gång, cykel och kollektivtrafik, arbetar med mobility managementåtgärder för att stimulera fler att välja hållbara transportmedel, handlar upp bilar som går på gas och el till den egna fordonsflottan, men trots detta ökar biltrafiken. Syftet med bonus-malussystemet är att minska transportsektorns klimatpåverkan och öka andelen miljöanpassade fordon, det bör därmed vara positivt om systemet bidrar till minskad fordonsflotta.

### **Förändrat beteende kräver både hårda och mjuka styrmedel**

Ska Sverige nå prioriteringen att till 2030 ha en fossiloberoende fordonsflotta krävs en tydlig styrning mot förnybara bränslen och fordon som körs på dessa bränslen behöver simuleras och utvecklas. Det krävs också mjuka styrmedel och här spelar kommuner en viktig roll. I intervjustudien "Svenskarna och hållbarheten" med 4200 intervjuer, beställd av Telge Energi, svarade 70% att de vill göra mer för att förbättra världen, 80% kan tänka sig att betala mer och 70% vill se fler politiska beslut som underlättar en hållbar livsstil (Telge Energi, 2016). Kampanjer som syftar till att uppmuntra resor med kollektivtrafik bör kombineras med separata kampanjer som motverkar enskild bilkörning samtidigt som klimatpåverkan bör synas i priset på varor och tjänster. Detta gäller inte minst fordon. En erfarenhet från kommunerna är att vid införandet av styrmedel är det viktigt att ha i åtanke att informativa styrmedel ofta är verkningslösa om de inte kombineras med incitament av exempelvis ekonomisk karaktär. Ett förslag är att bonus-malussystemet med tiden utvecklas till att även gälla för bränslen och beteenden. Ett bonus-malus även för drivmedlen säkerställer att rätt drivmedel hamnar i tanken samtidigt som det ökar attraktiviteten för begagnade etanol- och gasfordon på bekostnad av begagnade diesel- och bensinfordon. Denna fråga är mycket kritisk då det kommer finnas fordon i

den befintliga parken som kommer rulla många år framåt på våra vägar som vi inte kommer åt om vi enbart fokuserar på nybilsförsäljningen.

### **Förnybara drivmedel missgynnas**

Flera kommuner har gjort stora investeringar i biogasanläggningar, och staten fortsätter, genom Klimatklivet, att ytterligare stimulera biogasproduktion, men olika styrmedel går inte hand i hand. För att ge kommuner de rätta förutsättningarna att arbeta mot lokala och nationella målsättningar om att minska utsläppen krävs tydliga, långsiktiga spelregler. Det krävs tydliga mål samt styrmedel som främjar målen. Som bonus-malusförslaget ser ut nu, där enbart el- och elhybrider erhåller premier, befärrar vi att försäljningen av biogasfordon kommer att minska och därmed riskera att slå ut biogasproduktionen. Överlag krävs det ett regelverk som uppmuntrar och gynnar användandet av förnybara drivmedel. Det är viktigt att titta på hela kedjan från råvara till användare, och inte bara fokusera på produktionen av bränslena. Klimatkommunerna föreslår därför att bonus-malus, istället för att utgå från enbart det som kommer ut ur avgasröret, utgå från bilens faktiska klimatpåverkan. Här bör EU:s officiella utsläppsvärden enligt förnybarhetsdirektivet användas. Om vi skall ha en fordonsskatt där en del grundar sig på fordonets miljö- och klimatpåverkan så måste fordonets hela kretslopp (från resursutvinning, produktion, användning och återvinning) beaktas och vara underlag för beskattning och bedömningen göras utifrån ett bredare perspektiv än enbart CO<sub>2</sub>e. Ett fordon som till exempel inte har ett system för återvinning (t.ex. för litiumbatterier) är tveksamt om det ens skulle få säljas på den Svenska marknaden.

### **Offentlig upphandling**

Vid upphandling och inköp av fordon använder sig kommuner av miljöbilsdefinitionen. Flera kommuner har dock politiska beslut på att den egna fordonsflottan ska vara fossiloberoende till 2020 alternativt 2030. Region Skåne och fler av Skånes kommuner har till exempel målet att vara fossilbränslefritt 2020 avseende organisationens energianvändning och transporter. Stockholm Stad ska vara en fossilfri kommunorganisation till 2030 och har målsättningen att staden ska vara fossilbränslefri till 2040. Växjö ska vara en fossilbränslefri kommunkoncern till 2020. Uppsala har målet att egna fordon är fossilbränslefria år 2020, maskinparken och upphandlade transporter är fossilbränslefria eller klimatneutrala senast år 2023. Dagens miljöbilsdefinition har brister i att den styr mot dieselfordon och den behöver skärpas, men den fyller en viktig funktion, inte minst för kommuner. Förslaget lämnar ingen ny definition och detta saknas. Klimatkommunerna föreslår att bonus-malus överensstämmer och vidareutvecklas till en energimärkning i klasserna A till G, vilket skulle ge en ny miljöbilsdefinition. Det vill säga att fordon som klassas A till C får bonus, D-klassen blir neutral, och fordon i klassen E till G belastas med en höjd fordonsskatt. Denna klassning är välkänd för konsumenter, lätt att kommunicera och lätt att förstå och skulle behövas för att ge bonus-malussystemet effekt. Den går dessutom i linje med utredningens uppdrag att föreslå hur bonus respektive malus ska kommuniceras.

För styrelsen



Karin Thomasson, ordförande i Klimatkommunerna