

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

Diarienummer: Fi2017/01469/S2

---

## Sammanfattade synpunkter

- Det är positivt att hela bonus-malussystemet nu föreslås bli linjärt, vilket gör att det bli enklare i sin uppbyggnad och lättare att kommunicera.
- Bonus-malussystemet kan med fördel utvecklas till att även gälla för bränslen och beteenden, för att minska andelen onödiga bilresor och se till att rätt bränsle hamnar i tanken.
- Teknikneutralitet bör råda, det vill säga systemet bör baseras på verklig klimatpåverkan (Well-To-Wheel) snarare än avgasrörsutsläpp. Så är inte fallet i det liggande förslaget.
- Nivån för när skatt börjar tas ut är för hög och behöver sänkas från 95 g co<sub>2</sub>/km för att ge effekt. Premien bör vara högre.
- Det är mycket positivt att regeringen lyssnat på synpunkterna om att inte missgynna biogasen. Men premien som nu föreslås är alldeles för låg för att ge den skjuts som biogasproduktionen i Sverige behöver.
- Efterhandskonvertering av fordon till etanol och fordonsgas är väl beprövad, och bidrag för konvertering skulle behövas. Det krävs också att regeringen får fordonstillverkarna att stå för garantier för konverterade fordon.
- Det behövs en tydlig miljöbilsdefinition, något som saknas i promemorian som den ser ut nu.

## Förslaget

I promemorian föreslås att bonusmalus-systemet ska omfatta personbilar klass I, personbilar klass II, lätta bussar och lätta lastbilar. Det föreslås att det högsta bonusbeloppet på 45 000 kronor ges till de bilar som släpper ut noll gram koldioxid. Bonusen minskar därefter linjärt för varje gram koldioxid som bilen släpper ut. Det lägsta bonusbeloppet på 7 500 kronor ges till bilar som släpper ut högst 60 gram koldioxid. Gasbilar får en fast bonus på 7 500 kronor. Malus tas ut genom ett förhöjt belopp i fordonsskatten. För bensin- och dieseldrivna lätta fordon föreslås att ett förhöjt koldioxidbelopp tas ut under de tre första åren från det att fordonet blir skattepliktigt för första gången, vilket är ett nytt inslag i fordonsbeskattningen. Koldioxidbeloppet, inklusive nuvarande 22 kronor per gram koldioxid per kilometer vid blandad körning, ska då vara 77 kronor per gram koldioxid som fordonet vid

blandad körning släpper ut per kilometer utöver 95 gram upp till och med 140 gram. För koldioxidutsläpp över 140 gram per kilometer ska koldioxidbeloppet vara 100 kronor per gram koldioxid.

### **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 den största klimatutmaningen. Nationella, långsiktiga styrmedel och spelregler ger förutsättningar för att ställa om fordonstrafiken. Där är ett bonus-malussystem en viktig komponent.

Klimatkommunerna förde i den tidigare remissomgången fram kritik av att det system som föreslogs inte var enkelt i sin uppbyggnad eller lätt att förstå. Vi ser därför positivt på förändringen av bonussidan i systemet till en linjär utformning som gör att hela systemet får en enhetlig utformning.

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

Om Sverige ska nå prioriteringen att till 2030 ha en fossiloberoende fordonsflotta krävs en tydlig styrning mot förnybara bränslen. Fordon som körs på dessa bränslen behöver stimuleras och utvecklas. Det krävs också styrmedel som främjar ett förändrat beteende - här spelar kommuner, med sin närhet till medborgare, en viktig roll.

Kampanjer som syftar till att uppmuntra resor med kollektivtrafik bör kombineras med 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 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 kritisk, då det kommer finnas fordon i den befintliga parken som kommer att rulla på våra vägar i många år framöver, som vi inte kommer åt om vi enbart fokuserar på nybilsförsäljningen.

### **Teknikneutralitet efterlyses**

Klimatkommunerna anser att bonus-malussystemet bör baseras på verklig klimatpåverkan snarare än avgasrörsutsläpp, dvs. att teknikneutralitet bör råda. Regeringens förslag bromsar tyvärr utvecklingen av flera av de helt förnybara teknikerna, eftersom det inte är teknikneutralt.

Alla pusselbitar finns för att göra ett teknikneutralt system som bygger på den verkliga klimatpåverkan. Ett enkelt sätt vore att använda Energimyndighetens siffror om drivmedlens och elens klimatpåverkan kan användas för att räkna bonus-malus efter bilarnas verkliga klimatpåverkan

(Well-To-Wheel). På websajten [www.miljofordon.se](http://www.miljofordon.se) som Stockholm och Malmö driver finns redan dessa värden för samtliga miljöbilar.

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

Förslaget som presenteras är inte nytt utan 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, måste piskan och moroten vara kännbara. Fördelen med ett bonus-malussystem är, som utredaren 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.

### **Förnybara drivmedel**

Det är mycket positivt att förslaget arbetats om så att även biogasbilar hamnar på bonus-sidan. Som vi påpekade i vårt tidigare remissvar är det viktigt att titta på hela kedjan från råvara till användare och för kommunernas del, som i flera fall investerat i biogasanläggningar, är det viktigt att biogasen får långsiktiga förutsättningar. Men nivån på bonusen är alldeles för låg för att ge den skjuts som biogasproduktionen i Sverige behöver.

Biogasen är en viktig fråga för landets kommuner. Många kommuner producerar med underskott och börjar ifrågasätta hela verksamheten. Biogasens framtid är starkt beroende av långa avtal med busstrafiken lokalt och regionalt. Tunga fordon finns inte med i bonus-malussystemet, men det är viktigt att regeringen ser över hur de på andra sätt kan förbättra läget för biogasen.

### **Konvertering av befintliga fordon till förnybara drivmedel**

Klimatkommunerna vill även lyfta behovet av att tänka på hela den befintliga fordonsflottan, inte bara nybilsförsäljningen, när styrmedel utformas. Majoriteten av de bilar som sålts de senaste åren kan inte tankas med förnybara bränslen, och dessa bilar kommer att rulla många år till. Efterhandskonvertering av fordon till etanol och fordonsgas är väl beprövad, och bidrag för konvertering (i kombination med kraftiga subventioner på förnyelsebara drivmedel som fyller hårdare hållbarhetskriterier) skulle behövas. Då krävs det att regeringen tar ansvar för att få fordonstillverkarna att stå för garantier för konverterade fordon.

### **Miljöbilsdefinition saknas och behövs**

Klimatkommunerna vill understryka att det behövs en tydlig miljöbilsdefinition, något som saknas i promemorian som den ser ut nu. Avsaknaden av en miljöbilsdefinition betyder att kommunernas upphandling av transporter, varuleveranser och fordon, deras arbete med resepolicy och andra styrmedel försvåras betydligt. Om en tydlig miljöbilsdefinition saknas från nationellt håll, kommer detta även att leda till att olika miljöbilsdefinitioner börjar dyka upp runtom i landet.

## 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.

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.

För styrelsen



Karin Thomasson, ordförande i Klimatkommunerna