Diarienummer: M2022/00498
Miljödepartement
m.remissvar@regeringskansliet.se
m.klimatenheten@regeringskansliet.se

BioDriv Öst
Beatrice Torgnyson Klemme
beatrice.torgnyson@biodrivost.se
Uppsala den 13 april 2022

Remissvar gällande ändring i förordningen om klimatbonusbilar

BioDriv Öst lämnar härmed på eget initiativ ett remissvar med synpunkter på ovanstående promemoria.

BioDriv Öst är en storregional samverkansorganisation som kraftsamlar ett fyrtiotal aktörer i sex län i östra Mellansverige och Stockholmsregionen i arbetet för en fossilfri transportsektor och en hållbar regional utveckling. Vår organisation för samman aktörer från offentlig sektor, näringsliv och akademi. Verksamheten kännetecknas av oberoende, öppenhet samt avsaknad av vinstintresse.

Inom BioDriv Östs verksamhet stöttar vi såväl offentliga organisationer som företag i deras transportrelaterade omställning och ser ett stort behov av en ändamålsenlig och konsekvent styrning på nationell nivå för att det ska vara möjligt att nå 2030-målet för transportsektorn.

Synpunkter i korthet

- BioDriv Öst står bakom förslaget till förändringar i stort men vill poängtera att det redan nu är viktigt att se längre än till år 2023. Kontrollstationer behöver införas. För att få en mer ändamålsenlig styrning föreslår vi även att en avtagande bonus införs mellan 500 000 – 700 000 kr i inköpspris. Den avtagande bonusen bör införas i kombination med att lätta lastbilar och personbilar med över sju sittplatser får en extra bonus om 10 000 – 15 000 kronor om de drivs av el, även vid inköpspris på över 700 000 kronor.

- Det är bra att gasbilar fortsatt erhåller en bonus samt att gasbilar och laddhybrider i större utsträckning får bonusar i samma storleksordning. Miljö- och klimatpåverkan från gasbilar är i många fall lägre än för laddhybrider. Vi anser däremot att det är beklagligt att gasbilar som köps av företag måste söka stöd via EU-förordning 1407/2013 om stöd av mindre betydelse.

- BioDriv Öst anser att de medel som frigörs genom det införda takbeloppet, den avtagande bonusen mellan 500 000 och 700 000 kr och den lägre bonusen till laddhybrider bör gå till etablering av laddinfrastruktur.

Motiveringar och överväganden

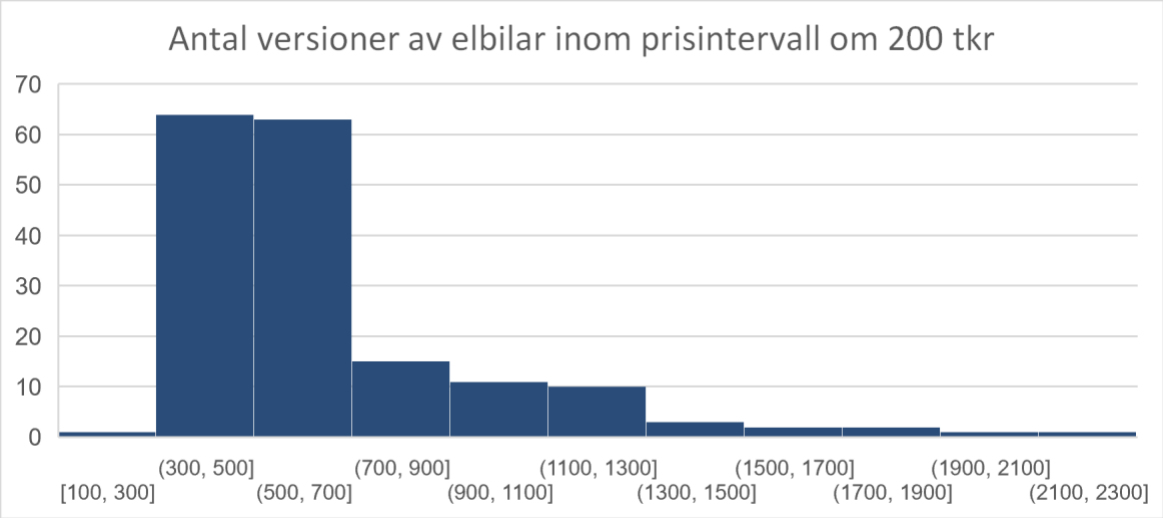
Ett bra system som behöver finjusteras – vi föreslår:
kontrollstationer, avtagande bonus för de dyraste elbilarna samt en extra bonus för lätta el-lastbilar

Bonus-malus systemet är och har varit ett viktigt styrmedel för att påskynda elektrifieringen av den lätta fordonsflottan i Sverige. Utgångspunkten har varit att systemet ska vara självfinansierande och att bonusen som betalas ut ska täckas av intäkterna från malus-skatt på fossilt drivna bilar. Detta har inte blivit fallet då omställningen till elektrifierade fordon glädjande nog gått snabbare än förväntat. Bonus-delen av systemet har därmed behövt tillföras extra medel ett flertal gånger sedan systemet infördes.

BioDriv Öst föreslår därför att systemet ses över med hjälp av kontrollstationer likt reduktionsplikten. Vid sådana kontrollstationer kan med fördel analyser, likt de som Trafikanalys[1] och Bil Sweden[2] gör, användas för att bedöma andelen klimatbonusbilar i nybilsförsäljningen de kommande åren. Utifrån detta kan sedan lämpliga justeringar i bonus- och malus-nivåer göras för att undvika att systemet står utan medel. Exempelvis skulle bonusnivån efter 2024 kunna ses över redan nu för att ge en bättre framförhållning och förutsägbarhet.

BioDriv Öst föreslår även en justering av systemet som innebär en linjärt avtagande bonus för elbilar, från maxbeloppet för bonus (i dagsläget 70 000 kr) för elbilar med inköpspris upp till 500 000 kronor och ner till 0 kronor i bonus för elbilar med inköpspris över 700 000 kronor. Anledningen till förslaget är att vi ser att elbilar sjunker i inköpspris. Genom att införa en avtagande komponent i bonusen blir systemet mer kostnadseffektivt eftersom bonusen betalas ut till bilar med samma funktionalitet som dyrare bilar har haft tidigare. Genom en avtagande bonus finns fortfarande möjlighet att få bonus för något större modeller och modeller med bland annat fyrhjulsdrift, samtidigt som marknaden fortsätter drivas på mot bilar med något lägre inköpspris. Skattemedel fokuseras då även till där de gör störst nytta. Dessutom undviks märkliga tröskeleffekter.

I figur 1 visas prisintervall för de 172 versioner av elbilar som finns i Skatteverkets listor över nybilspriser.[3] Majoriteten av versionerna finns under den föreslagna gränsen om 700 000 kronor och en stor, och sannolikt ökande andel, finns under gränsen på 500 000 kr. Att bedöma exakt hur mycket medel som skulle frigöras genom en avtagande bonus är svårt att avgöra. Utifrån Finansdepartementets promemoria Fi2021/03144[4] förväntas dock enbart förändringarna i malusdelen av systemet ge varaktiga effekter på dryga 0,9 miljarder kronor. Detta bör innebära att en ansenlig och varaktig skatteeffekt på minst 1 miljard kronor per år kan uppnås med taknivån, den sänkta bonusen för laddhybrider och BioDriv Östs förslag med en avtagande bonus.



Figur 1. Fördelning av inköpspriser för elbilar i Skatteverkets listor över nybilspriser. Observera att det inte finns någon modell i intervallet 100 – 300 tkr, för att kunna dela in intervallen rätt behövdes det läggas till ett startväde på 100 tkr.

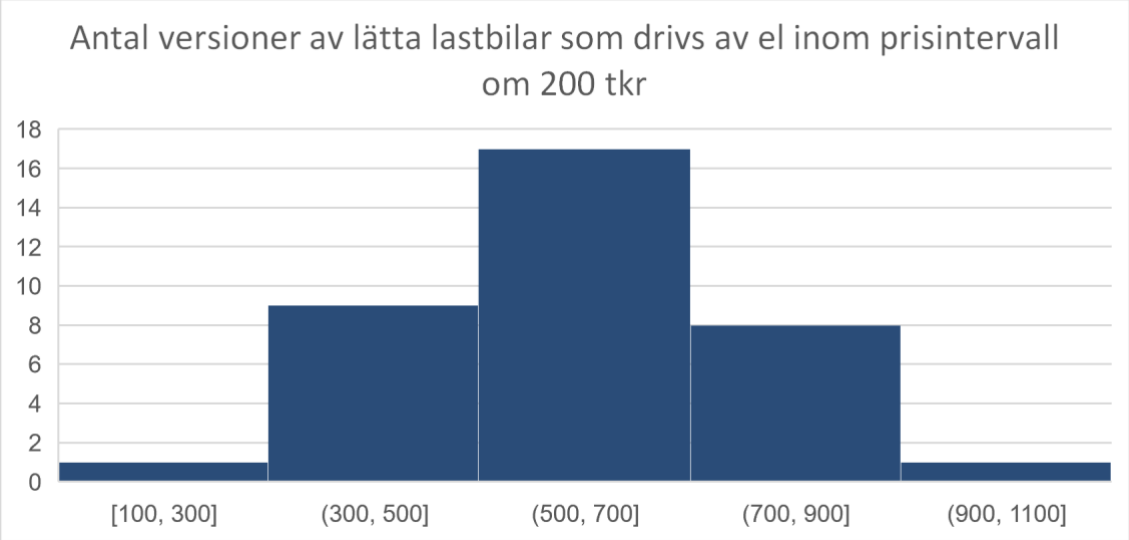
[1] https://www.trafa.se/vagtrafik/korttidsprognoser-for-vagfordonsflottan-2021-12283/

[2] https://www.bilsweden.se/statistik/prognos-nyregistreringar

[3] https://www4.skatteverket.se/rattsligvagledning/401875.html?date=2021-12-20

[4] Finansdepartementet, Fi2021/03144 *Skärpt miljöstyrning i bonus-malus-systemet*

BioDriv Öst föreslår dessutom en extra bonus för lätta lastbilar och bilar med minst sju sittplatser. Dessa fordon används sällan av privatpersoner utan är främst nyttofordon för gods- eller persontransporter. Detta i kombination med ett mindre fordonsutbud av elfordon, samt relativt höga inköpspriser på de fordonsmodeller som finns (se figur 2), gör att det är rimligt att ha en tilläggsbonus för dessa elfordon. En extra bonus på 10 000 – 15 000 kronor för alla eldrivna nyttofordon, oavsett om inköpspriset är över eller under 700 000 kronor, bör vara lämplig om BioDriv Östs förslag med avtagande bonus införs. Detta alternativ blir mer ändamålsenligt än att undanta lätta nyttofordon från den avtagande bonusen, eftersom det minskar risken för att lätta lastbilar köps för att erhålla den högre bonusen för att därefter omregistreras till personbilar.



Figur 2. Fördelning av inköpspriser för batterielektriska lätta lastbilar i Skatteverkets listor över nybilspriser. Observera att det inte finns någon modell i intervallet 100 – 300 tkr, för att kunna dela in intervallen rätt behövdes det läggas till ett startväde på 100 tkr.

Ökad administration för företag som väljer gasbilar

Att fortsatt inkludera gasbilarna i bonussystemet och göra bonusen mellan laddhybrider och gasbilar mer likvärdig är något som BioDriv Öst tillstyrker. Klimatpåverkan från gasbilar är ofta lägre än för laddhybrider.[5] Om hänsyn tas till andra miljö- och samhällsaspekter som ökad biodiversitet, ökad resursåtervinning genom omställning till en cirkulär ekonomi samt förbättrad luftkvalitet presterar biogasbilar ännu bättre och hör därmed tydligt hemma i miljöbilssegmentet tillsammans med rena elbilar.[6] Sist men inte minst ökar biogasbilar försörjningstryggheten på både livsmedel och drivmedel[7] vilket är av extra stor vikt med en orolig omvärld.

Utifrån de motiveringar som ges i remissen förstår vi att det är svårt att hitta system som är lika enkla som dagens för att ge bonus till gasbilar. Vi vill dock fortfarande framhålla att detta är ännu en administrativ börda som läggs på de företag som vill införskaffa några av de mest miljö- och klimatsmarta fordonen vi har att tillgå på nybilsmarknaden idag. Gasbilsförare har ofta utsatts för extra kostnader och administrativa pålagor. Kostnaden för gastankskontroll och metod för giltiga intyg av dessa kontroller (vilket i sig självklart är en bra åtgärd för ökad fordonssäkerhet) samt ökade priser på gasbilsbesiktningar är exempel på detta. Vid införandet av bonus-malus systemet kunde inte heller nya bilar som efterkonverterades innan registrering få bonus. Vissa av dessa frågor har förbättrats vilket är positivt, men istället för att enbart anpassa sig efter EUs regelverk, borde regeringen istället verka för att påverka EU:s snäva syn på biogasbilar. Inte minst i ljuset av EUs ökade förståelse för vikten av en europeisk biogasproduktion i den nya planen REPowerEU som ska minska importberoendet av fossil gas från Ryssland. På bordet finns exempelvis redan förändringsförslag i CO_2-normerna för fordon från den finska regeringen om att 5 procent gasbilar borde undantas dessa krav. Detta är

[5] Gröna Bilister *Miljöbästa bil 2021*

[6] Linköpings Universitet 2021 *Using national environmental objectives in green public procurement: Method development and application on transport procurement in Sweden, Lindfors och Ammenberg*

[7] RISE 2019, *Perspektiv på svenska förnybara drivmedel* och *SLU 2018, Livsmedelsproduktion ur ett beredskapsperspektiv – Sårbarheter och lösningar för ökad resiliens. Eriksson, C.*

något som Sveriges regering borde stötta i kombination med att Sverige borde få ge företag bonus för inköp av gasbilar utan att ansöka om stöd enligt EU-förordning 1407/2013 om stöd av mindre betydelse.

Med fler elbilar på gatorna behövs mer laddinfrastruktur

Omställningen till en mer elektrifierad fordonsflotta går på ett mycket positivt sätt allt snabbare och börjar successivt kunna stå på egna ben. BioDriv Öst anser därmed att nästa steg, för att fortsatt kunna hålla en hög takt i omställningen till elfordon, är att förbättra laddinfrastrukturen. Elfordon står sig redan idag ofta relativt bra i förhållande till andra drivmedelsalternativ när de totala kostnaderna för fordonsägandet jämförs. Därför anser BioDriv Öst att pengarna som idag läggs på bonusar till elbilar med ett inköpspris på över 700 000 kronor, till laddhybrider samt de extra medel som frigörs genom BioDriv Östs förslag på avtagande bonus kan göra bättre nytta för elektrifieringen genom andra insatser.

Ovanstående förändringar bör på några års sikt kunna frigöra minst 1 miljard kronor för andra klimat- och miljöåtgärder inom transportsektorn. En sektor som just nu är eftersatt är utbyggnaden av laddinfrastruktur. Därför föreslår BioDriv Öst att de frigjorda medlen från bonus-malus systemet öronmärks för stöd till laddinfrastruktur. Förslagsvis genom ett eller flera av redan befintliga stödsystem eller i ett nytt stödsystem mer riktat mot laddinfrastruktur i landsbygd. Som exempel skulle 1 miljard till publika snabbladdare kunna ge cirka 1 000 nya snabbladdare.[8] Trots att laddinfrastrukturen ökar stadigt så etableras denna i en lägre takt än vad det sätts nya elbilar på våra vägar.[9] Detta riskerar att bli ett bakslag för elbilar. Gasbilar har tidigare råkat ut för negativ publicitet om långa köer till gastankställen och bristande kapacitet och tillgång till biogas för tankning. Båda dessa myter om biogas lever kvar än i dag, trots att det inte har varit aktuellt på många år och problematiken har åtgärdats för länge sedan. Därmed är det av stor vikt att vi inte upprepar samma misstag med elbilarna!

Beatrice Torgnyson Klemme
Vd BioDriv Öst

Felix Ek
sakkunnig fordon och drivmedel, BioDriv Öst

BioDriv Öst är en storregional samverkansorganisation som kraftsamlar sex län i östra Mellansverige och Stockholmsregionen i arbetet för en fossilfri transportsektor och en hållbar regional utveckling. Vår organisation för samman aktörer från offentlig sektor, näringsliv och akademi.

Läs mer på www.biodrivost.se

@BiodrivOst
BioDriv Öst

BIODRIV ÖST

BioDriv Östs kansli har mandat att under Vds ledning skicka in remissvar i enlighet med organisationens gemensamt fastställda mål. Detta påverkansarbete bedrivs fristående, vilket innebär att det inte direkt är styrelsen, styrelsens ledamöter eller enskilda medlemmar som står bakom samtliga synpunkter som framförs.

[8] Beräknat på att en snabbladdare får ca 1 miljon i bidrag.

[9] https://alltomelbil.se/granskning-brist-pa-laddstolpar-i-manga-av-sveriges-lan-endast-7-lan-klarar-kraven/