

Remissvar SOU 2016:33

Power Circles remissyttrande avseende betänkandet "Ett bonus-malus-system för nya lätta fordon" (SOU 2016:33)

Sammanfattning

Power Circles kommentarer i sammanfattning:

- Det måste finnas ett tydligt mål för systemet med en förväntad bana för uppfyllelse. Målet kan lämpligen utformas som kvantifierade mål för marknadsandelar för fordon med låga utsläpp. Malusdelen kan succesivt anpassas för att säkerställa målfyllelse.
- Power Circle har länge efterlyst ett svenskt bonus-malus-system för lätta fordon och är fortsatt positiva till ett sådant system.
- Systemet bör träda i kraft 1/1 2017. Skulle detta ej vara möjligt vill Power Circle understryka att bonus-delen bör gälla från 1/1 2017, för att bibehålla den positiva utvecklingen av supermiljöbilar, med ett införande av malus-delen så snart som möjligt därefter.
- Systemet måste vara enkelt att förstå. Power Circle föreslår därför obligatorisk märkning av bilar, exempelvis A-G.
- Power Circle finner bonus-delen av systemet vara tillfyllest, men ser det som en nödvändighet att malus-delen skärps.
- Bonus-malussystemet bör utformas på ett sånt sätt att det även påverkar andrahandsmarknaden, dvs malus bör tas ut under en 5-årsperiod baserat på att andrahandsmarknaden i huvudsak uppstår bortom den i utredningen föreslagna 3-årsgränsen.
- Systemet bör ej ta hänsyn till fordonets vikt utan endast utsläpp av koldioxid, well-to-wheel snarare än certifieringsvärden för att gynna även andra förnybara bränslen.
- Utvecklingstakten på området fossilfria lätta transporter, inte minst inom elektrifiering, är enormt hög. Av denna anledning bör systemet ha regelbundna kontrollstationer där bonus och malus justeras utifrån utfall och prognos om målfyllelse.

Om Power Circle

Power Circle är elkraftbranschens intresseorganisation för framtidsfrågor kring el och elektrifiering. Framtidsfrågorna spänner från forskning och utveckling till industrialisering. Inom Power Circle samlas över 40 företag och organisationer, många med verksamhet inom elektrifiering av transportsektorn. Power Circle har arbetat med elfordon och laddinfrastruktur sedan 2008 och är idag en ledande expertorganisation inom området.

Power Circle finns ej upptagna på finansdepartementets lista över remissinstanser, ett förbiseende som bör korrigeras inför framtida remisser som berör transportsektorn.

Bakgrund

De senaste tre åren har marknaden för lätta elfordon (samlingsbegrepp för elbilar och laddhybrider), främst personbilar, tagit fart. Vidare kommer laddbara bilar att användas som samlingsbegrepp för personbilar och lätta lastbilar som helt eller delvis drivs på el och kan laddas från elnätet. I slutet av 2013 fanns totalt 3 222 laddbara bilar i Sverige, vilket under de gångna 30 månaderna ökat till att i slutet av juli 2016 vara 23 446 stycken. Tillväxttakten de senaste åren har i genomsnitt varit ca 100 % om året. Detta kan till stor del förklaras med införandet av supermiljöbilspremien, men av stor vikt har också utbyggnaden av laddinfrastruktur och ett kraftigt ökat modellutbud sannolikt varit. **Under kommande tre år kommer laddinfrastrukturen att växa explosionsartat samtidigt som ytterligare ett 70-tal laddbara bilmodeller blir tillgängliga.** Det finns också en tydlig trend med ökande batterikapacitet, vilket leder till längre räckvidd. De två huvudsakliga argumenten för att inte välja eldrift, kort räckvidd och bristande laddinfrastruktur, håller snabbt på att försvinna. Ett tredje vanligt förekommande argumentet, högt inköpspris, försvinner delvis med ett ambitiöst bonus-malus-system.

Utvecklingen framför allt inom elektrifieringsområdet har varit dramatisk sedan utredningen genomfördes. "Dieselgate" har lett till en kraftig omprioritering av strategier för ledande biltillverkare och det finns i dag stor anledning tro att tillverkarna kommer att erbjuda ett stort utbud av laddbara fordon med goda prestanda. Ett kraftfullt styrsystem kan därmed få en stor påverkan på marknadsutvecklingen.

Power Circles prognos är att det i slutet av 2016 finns över 30 000 laddbara bilar i Sverige, och att det runt år 2020 rullar 200 000 laddbara bilar på svenska vägar.

Konsekvenser av föreslaget system

Utredarens egen konsekvensbedömning slår fast att systemet får ringa påverkan under de första fem åren (2018-2022). Sammantaget minskar utsläppen av koldioxid med 1,7 gram (1,0 gram vid viktdifferentiering) mer per år jämfört med nuvarande fordonsskattesystem. Även på längre sikt är utredarens prognos att systemet får ringa påverkan. År 2030 kommer den absoluta majoriteten av bilparken fortfarande att drivas av bensen och diesel enligt utredarens prognos. Ca 400 000 bilar har då teknik för att använda alternativa bränslen (E85, fordonsgas, el/laddhybrid).

Power Circle anser att utredarens egen prognos är argument nog för att kraftigt ändra det föreslagna systemet, som helt missar målet. Systemet måste, när dess konsekvenser bedöms, uppvisa tydlig styrande effekt mot 70 % minskning av koldioxidutsläppen från inrikes transporter. Bonus-malus-systemet är ett av de viktigare styrmedlen bland många för att uppnå detta.

Det går förstås argumentera för att målet ändå nås, genom att fordon som idag går på fossil bensen och diesel till år 2030 istället går på förnybar dito. Power Circle ser en mångfald av förnybara drivmedel som en förutsättning för att nå uppställda mål, men vill samtidigt understryka att **elektrifiering kommer att vara en avgörande teknik för att göra lätta fordon utsläppssnåla.** Inte minst då volymerna av andra förnybara drivmedel sannolikt kommer att vara begränsade, och också behövas bättre för vissa tunga transporter, sjöfart och flyg där elektrifiering har mindre potential.

Power Circles egen prognos är att det runt år 2030 finns minst 1 miljon laddbara bilar. Den tekniska/marknadsmässiga utvecklingen gör det troligt att prognosen kan komma att få revideras,

sannolikt upp mot 1,5-2 miljoner laddbara bilar. Bonus-malussystemet lägger grunden för denna viktiga utveckling, tillsammans med andra styrmedel så som förmånbeskattning m.m.

Förslag på förändringar

1. Andra förnybara drivmedel än el kommer att behövas.

Även om el kommer ha en mycket viktig betydelse för att radikalt minska utsläppen från lätta fordon, kommer även andra förnybara drivmedel att behövas. Power Circle anser därför att faktisk klimatnytta well-to-wheel bör premieras, snarare än certifierade utsläppsvärden. För eldrivna fordon används fortsatt noll som utsläppsvärde då det får förutsättas att de primärt laddas med ursprungsmärkt el, vilket också är vad som idag i huvudsak är vad som levereras i den publika laddinfrastrukturen.

2. Bonus och malus måste vara lätt att förstå. Använd A-G märkning, och ta ej hänsyn till vikt vilket komplicerar systemet och är irrelevant för att nå klimatmålen.

Systemet måste vara enkelt att förstå. Power Circle föreslår därför obligatorisk märkning av bilar, exempelvis A-G. Samtidigt ska storleken på bonus alternativt malus framgå på märkningen.

Viktdifferentiering bör slopas, eftersom systemet i första hand fokuserar på absoluta reduktioner av koldioxidutsläpp. Många andra parametrar är viktiga, men för att hålla systemet så enkelt som möjligt bör hänsyn ej tas till vikt, trafiksäkerhet, partikelutsläpp m.m. Även tyngre bilar går med fördel att göra utsläppssnåla med hjälp av elektrifiering.

3. Malus bör tas ut under en längre tidsperiod än 3 år för att ha en styrande effekt även på andrahandsmarknaden.

Utredaren resonerar att malus bör tas ut längre än ett år för att inte jämföras med en registreringsskatt, samtidigt som konsumenter är kortsiktiga och inte tar hänsyn till kostnader under bilens livslängd. Eftersom nybilsförsäljningen ofta sker till juridiska personer, där 36 månader är en vanlig avtalstid, föreslår utredaren just 3 år som löptid för malus.

Utredarens resonemang är helt inriktat på nybilsköparen, varför ingen tanke ägnas åt den nästkommande ägaren som den nya bilen ofta får efter tre år. Här gör utredaren en grov miss, som är central för systemets styrande effekt. Efter tre år då den förhöjda skatten försvinner, kommer bilen att bli lika förmånlig att äga som idag, och ha samma höga koldioxidutsläpp som idag (beroende på hur låginblandning etc. utvecklas). En laddbar bil som efter tre år kommer ut på andrahandsmarknaden kommer sannolikt fortfarande vara väsentligt dyrare än en begagnad snål bensin- eller dieselbil. Detta kommer också till stor del styras av priset på bensin- och diesel, vilket systemet inte påverkar.

Power Circle oroas av utredarens konstaterande "Även om fordonsskatten efter dessa tre år påverkar andrahandsvärdet är det inte säkert att nybilsköpare fullt ut tar hänsyn till den effekten", vilket visar att utredaren har ringa förståelse för personbilsmarknaden och marknadens utveckling. Leasing är idag väldigt vanligt, både hos företag och privatpersoner, och ökar. Exempelvis operationell leasing, där leasingtagaren erbjuder ett garanterat restvärde. Leasingbolaget tar risk i restvärdet, och har då som kärnverksamhet att just "fullt ut ta hänsyn till den effekten".

Power Circle anser att det är av stor vikt att förhöjd fordonsskatt tas ut under en längre period än tre år för att skapa en väl fungerande andrahandsmarknad, där bonus-malus-systemet fortsätter att styra konsumenter mot att välja utsläppsnåla bilar.

Power Circle föreslår därför att förhöjd fordonsskatt tas ut under fem år.

4. Malus bör tas ut med ett högre belopp per gram CO₂ för att öka omställningstakten.

Systemets påverkan, som tidigare nämnts och som utredarens egna prognoser också visar, är låg. **Power Circle föreslår därför att systemet skärps genom att förhöjd koldioxidskatt tas ut med 100 kr per gram istället för de föreslagna 80 kronorna per gram.** Detta bör ske i kombination med att malus tas ut under fem år istället för tre år. Utredarens känslighetsanalys visar att en ökning med 20 kr till 100 kr per gram CO₂ ger en ökad minskning av utsläpp med 0,5 gram per år, även om effekten anses vara osäker. Detta bör sättas i relation till de 1,7 gram som minskningen beräknas vara vid 80 kr per gram, där ytterligare 0,5 gram är en icke oväsentlig förbättring. När systemet utvärderas efter ett år kan en ytterligare höjning av beloppet per gram övervägas.

5. Bonus-delen är tillräckligt bra, givet att malus-delen skärps.

Utredarens förslag om bonus i tre nivåer är väl utformat, inklusive brytpunkter. Utredaren nämner det inte själv, men den adderade nivån jämfört med dagens supermiljöbilspremie är mycket klok. Det föreslås att att eldrivna bilar med utsläpp 1-35 gram CO₂/km ges 45 000 kr. Den övre gränsen kan möjligtvis justeras nedåt till 30 gram, eller skärpas vid ett senare tillfälle. Men det viktiga med denna ny tillkomna nivå är att den skapar en extra morot för s.k elbilar med räckviddsförlängare som i jämförelse med traditionella laddhybrider har väsentligt större batteri och (ofta) mindre förbränningsmotor. Med större batteri ökar den elektriska räckvidden, och den totala andelen körda mil på el. Det är därför rimligt att differentiera nivåerna i linje med utredarens förslag.

Power Circle anser också att bonusen för rena elbilar, med 0 gram i utsläpp, är mycket bra.

Brytpunkterna bör ses över i samband med att en ny körcykel för certifiering införs.

6. Inför systemet från 1/1 2017

Utredaren föreslår att systemet träder i kraft från och med 1/1 2018. Power Circle anser att det är centralt att systemet kommer på plats snarast möjligt, helst 1/1 2017. **Om det ej är möjligt bör åtminstone supermiljöbilspremien justeras från 2017 till de nivåer som ska gälla för bonus-bilar i det kommande systemet.** Det finns annars en stor risk att marknaden bromsas till följd av att presumtiva köpare av bonus-bilar avvaktar inköp till 2018 av ekonomiska skäl. Detta skapar en oönskad och besvärlig ryckighet i marknaden.

Power Circle står till förfogande för frågor angående lämnat remissvar eller fördjupade diskussioner inom området, och ser fram emot en tät dialog med berörda departement.

Stockholm 2016-08-15

2016-08-15



Olle Johansson

VD, Power Circle

070-791 29 62, olle.johansson@powercircle.org