

## Bonus-malus

### Bakgrund

BIL Sweden är positiva till ett bonus-malussystem som bidrar till en förnyelse av fordonsflottan och därmed till en minskad klimatpåverkan. Ett stabilt och långsiktigt regelverk är en viktig förutsättning för att nå målet om ett klimatneutralt Sverige 2050 med en fossilfri fordonsflotta.

Ett klokt utformat system kan också bidra till ökad trafiksäkerhet samt lägre emissioner. Det är viktigt att utformningen av bonus-malussystemet inte äventyrar Sveriges framgångsrika arbete med trafiksäkerheten, den s.k. Nollvisionen.

För att kunna minska fordonens klimatpåverkan och energianvändning har fordonstillverkarna en gemensam strategi, som innefattar åtgärder både på kort och lång sikt. Strategin genomsyrar allt utvecklingsarbete och bygger på tre viktiga hörnstenar: Energieffektivisering, ökad användning av biodrivmedel och nya tekniker där hybridisering, elektrifiering, och bränsleceller är bra exempel.

För att fordonsindustrin ska lyckas med detta och även bidra till att uppfylla de svenska målen, gällande klimatpåverkan från vägtrafiken, krävs dels att målen är rätt utformade, dels effektiva styrmedel. Styrmedlen måste dessutom vara *långsiktiga, teknikneutrala och i harmoni med det europeiska regelverket*.

Sverige är ett av de länder som har sänkt bränsleförbrukningen och koldioxidutsläppen för nyregistrerade personbilar snabbast i hela Europa. Mellan 2005-2012 sänktes koldioxidutsläppen med ca 30 procent. Trots den stora minskningen av koldioxidutsläppen från nya bilar så är vår personbilsflotta ålderstigen och har ett högt genomsnittligt koldioxidutsläpp. Fyra av tio bilar är äldre än tio år och den genomsnittliga livslängden är ca 17 år. Förklaringen till den snabba minskningen av koldioxidutsläpp från nya bilar var att det fanns styrmedel på plats som premierade energieffektivitet och därmed lägre koldioxidutsläpp. Däremot har det saknats ett långsiktigt och stabilt regelverk för fordon som drivs av fossilfria drivmedel. Flera styrmedel har i förtid ändrats vilket har gett negativa konsekvenser, exempelvis E85 där reduktionen av förmånsvärdet plötsligt togs bort.

För att få ett långsiktigt stabilt regelverk behöver vi ett system i Sverige som harmoniserar med EU. En ny lagstiftning är på gång i EU gällande nya körcykler, WLTP (Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedures) och ett nytt test vid typgodkännande, RDE (Real Drive Emissions). Syftet med den nya körcykeln är att på ett bättre sätt kunna spegla den verkliga bränsleförbrukningen. Den nya körcykeln och RDE ska enligt plan införas i september 2017. När den nya körcykeln är på plats är det viktigt att det svenska bonus-malussystemet är harmoniserat med EU-regelverket. RDE syftar framför allt till att kväveoxidutsläppen vid verklig körning begränsas.

Det totala skattetrycket på bilismen är redan idag mycket högt i Sverige. Enligt direktivet ska malusen utformas inom ramen för nuvarande system med årlig fordonsskatt. Malusen bör därför tas ut genom att använda den befintliga fordonsskatten, även om den omfördelas, och inte som en ny extra fordonsskatt. Det skulle öka skattetrycket på bilismen ytterligare.

### Viktiga principer vid utformning av ett bonus-malussystem

- Nya styrmedel bör omfatta så stor del av den svenska bilparken som möjligt, både personbilar och lätta lastbilar, för att få stor effekt på de totala utsläppen.

- Vi behöver ett långsiktigt stabilt system som ger incitament för företag och privatpersoner att välja energieffektiva bilar oavsett om det handlar om nya eller begagnade bilar.
- Ett bonus-malussystem bör därför stimulera en förnyelse av bilparken mot energieffektivare bilar med låg klimatpåverkan, samtidigt som systemet ger starkare incitament att välja de miljöbästa bilarna vid nybilsköp, genom exempelvis en bonus vid inköpstillfället.
- Principen för de bindande utsläppskraven i EU, tidigare 130 g/km till 2015 och nu 95 g/km till 2021, med koldioxidutsläpp kopplat till fordonets vikt är en viktig princip som bör övervägas. Ett bonus-malussystem bör därmed vara utformat så att de energieffektivaste bilarna premieras oavsett storlek, vilket är i harmoni med den europeiska lagstiftningen.
- Ett system som är linjärt är att föredra före ett system med intervaller då varje förändring av koldioxidutsläpp, per gram, beaktas. Detta medför att exempelvis nollutsläppsfordon får den högsta bonusen och att bonusen sedan minskar linjärt beroende på koldioxidutsläpp. På detta sätt undviks dessutom trappstegseffekter som t.ex. i dagens miljöbilsdefinition.
- Systemet bör utformas så att fordon med hög energieffektivitet och låg klimatpåverkan omfattas av bonus. Därför måste nivåer, både gällande brytpunkter samt storlek på bonus, anpassas efter det aktuella utbudet på marknaden.
- Bensin och diesel är inte längre enbart fossila drivmedel. Biodrivmedelsandelen ökar snabbt, exempelvis HVO med hög inblandning i diesel och bensin på längre sikt. Detta medför att de fossila koldioxidutsläppen från energieffektiva bensin- och dieselmotorer minskar ännu snabbare. Denna utveckling bör beaktas vid utformningen av ett bonus-malussystem.
- Malusdelen bör omfatta hela bilparken, alltså även äldre bilar som har tjänsteviktsbaserad fordonsskatt. På detta sätt kommer bilar med låga koldioxidutsläpp att bli attraktivare både på nybils- och begagnatmarknaden och därmed leda till mindre koldioxidutsläpp samtidigt som vi får en snabbare utfasning av äldre bilar som släpper ut mer koldioxid.
- Att utforma malusdelen som en förhöjd årlig fordonsskatt under ett begränsat antal år istället för under hela fordonets livslängd kan bromsa upp förnyelsen av den svenska bilparken och därmed sänkningen av koldioxidutsläppen. Om malusdelen utformas som en förhöjd skatt under ett begränsat antal år för att sedan sänkas till "normal" fordonsskatt, är att dessa fordon kommer att bli förhållandevis attraktiva på begagnatmarknaden. Detta motverkar syftet med malusen.
- Att utforma malusdelen som en förhöjd årlig fordonsskatt under ett begränsat antal år medför att bonus-malussystemet riskerar att bli underfinansierat och ej uppfyller kravet på statsfinansiellt nollsummespel. Genom att malusdelen omfattar hela fordonssflottan uteblir risken med ett underfinansierat system.
- En förnyelse av bilparken ger förutom lägre miljöpåverkan ökad trafiksäkerhet. Ett klokt utformat bonus-malussystem bidrar till minskad klimatpåverkan för hela den svenska bilflottan samtidigt som den förnyas i en snabbare takt.