

## Gasbilar är miljöbilar – det måste synas i bonus-malus-systemet

Den pågående utredningen om bonus-malus riskerar att utformas så att endast elbilar och laddhybrider främjas med bonus. Detta innebär i praktiken att endast dessa bilar kommer att betraktas som miljöbilar, eftersom denna bonus kommer att ersätta dagens miljöbilsdefinition. Signalen till konsumenten blir då att gasbilen är ett *dåligt* miljöval, trots att gasbilarna i själva verket tillhör marknadens *bästa* miljöbilar, med klimatprestanda som kan likställas med laddhybridernas.

Ett antal svenska städer redovisar fortfarande otillåtet höga halter av NO<sub>2</sub> i stadsluften. NO<sub>2</sub> är en giftig gas som idag orsakar allvarliga hälsoproblem i städerna.<sup>1</sup> Moderna dieselbilar, som uppfyller de nya Euro 6-normerna, har utsläpp i verklig körning som överskrider gränsvärdet för dessa utsläpp med 6-10 gånger, i vissa fall med 25 gånger.<sup>2</sup> Gasbilar och elbilar har inte alls det problemet – de är istället lösningen på problemet.

I en debattartikel påpekar miljöminister Åsa Romson att *"idag brister informationen om vilka utsläpp dieselbilar faktiskt ger och både kunder och samhället blir lurade"*. Vidare skriver miljöministern att kraven på dieselbilar ska skärpas och det ska göras *"enklare att köra bil på el och biogas"*.<sup>3</sup> Slut-satsen är riktig. Det är också en av anledningarna till varför bonus-malus-systemet måste utformas så att konsumenterna väljer gas- eller elbil istället för dieselbil.

Bonus-malus-systemet ska utformas utifrån dagens system. I dagens fordonsbeskattning betraktas gasbilar som miljöbilar – det får inte förändras. Det nya systemet kan enkelt utformas så att det fungerar som ett stöd för gasbilar. I den här sammanställningen beskriver vi exempel på hur det kan göras (sidan 4-5).

Utformningen av bonus-malus blir avgörande för den fortsatta marknadsutvecklingen för biogas. I Sverige är vi i dag världsunika om att ha över 70 procent biogas i fordonsgasmixen. Omvärlden följer oss med stort intresse. Antalet exportinriktade teknikföretag växer tack vare en långsiktig och medveten satsning på biogas som fordonsbränsle. I dag används 1 TWh biogas som bränsle i vägtransporter. För att nå målet om fossiloberoende bör 12 TWh användas år 2030, enligt utredningen *Fossilfrihet på väg (SOU 2013:84)*. En målmedveten stimulans för introduktionen av gasbilar är nödvändigt för att nå målet.

EU:s skatteköning på etanolen – som gjort den dyrare än bensin vid pump – har på många sätt ointetgjort etanolen som fordonsbränsle i personbilar. Ett felaktigt bonus-malus-system kan på samma sätt radera den framgångsrika svenska biogassatsningen. Miljöministern har i debatten – mycket riktigt – betonat att bonus-malus-systemet måste främja moderna miljöanpassade bilar som elbilar och gasbilar. Denna inriktning måste vara vägledande för bonus-malus-utredningen och den fortsatta politiska hanteringen av frågan.

<sup>1</sup> [www.miljomal.se](http://www.miljomal.se), Naturvårdsverket och SMHI

<sup>2</sup> "Exhaust emissions from vehicles with Euro6/VI technology" TÖI report 1259 2013; "Investigation and real world emission performance of Euro 6 light duty vehicles" TNO report 2013 R11891; "Real-world exhaust emissions from modern diesel cars" ICCT white paper 2014

<sup>3</sup> <http://www.aftonbladet.se/debatt/article22153565.ab>

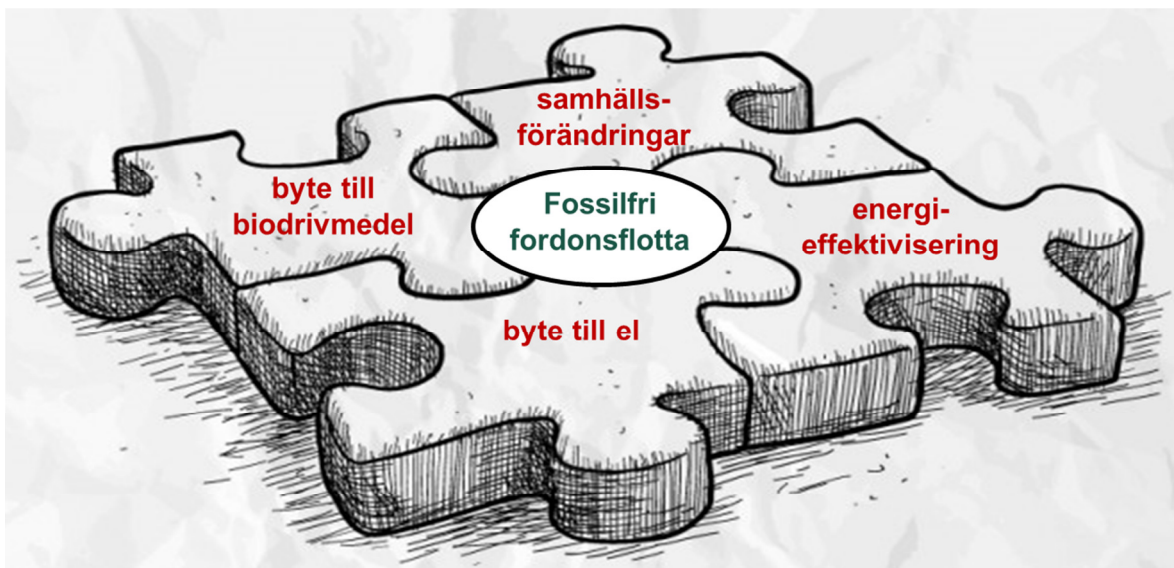
## Mål och syften för bonus-malus-systemet

I utredningens kommittédirektiv (Dir. 2015:59) framgår mål och syften för bonus-malus-systemet:

- Öka andelen miljöanpassade fordon med lägre koldioxidutsläpp
- Minska transportsektorns oljeberoende och klimatpåverkan
- Bidra till fossiloberoende fordonsflotta 2030
- Göra det enklare för konsumenten att välja energieffektiva och mer miljöanpassade fordon.

## Målen kräver bland annat byte från fossila drivmedel till biodrivmedel

För att minska transportsektorns oljeberoende och klimatpåverkan och för att nå målet om en fossiloberoende fordonsflotta 2030 krävs många olika åtgärder. I den statliga utredningen *Fossilfrihet på väg (SOU 2013:84)* identifierades några olika åtgärds-kategorier som alla utgör viktiga pusselbitar i arbetet för att nå målen. Byte till biodrivmedel framhölls som en viktig pusselbit.



## Byte till biodrivmedel kräver bilar som tankas med hög andel biodrivmedel

Om Sverige ska genomföra ett byte från fossila drivmedel till biodrivmedel behöver fordonsflottan bestå av fordon som tankas med hög andel biodrivmedel. Idag gör den inte det. Sverige har idag nästan 4 700 000 personbilar i trafik. Så mycket som 93 procent av dessa är vanliga bensin- eller dieselbilar som tankas med låg andel biodrivmedel. Den genomsnittliga andelen biodrivmedel i bensin- och dieselbilarnas energianvändning är endast omkring 10 procent.<sup>4</sup>

I sammanhanget kan noteras att bensin- och dieselbilarna står för hela 93 procent av nybilsförsäljningen.<sup>5</sup> Det innebär att andelen bensin- och dieselbilar i fordonsflottan förblir hög under en lång tid framöver om ingenting görs för att ändra nybilsköparnas beteende vid inköpstillfället.

## Gasbilar tankas med hög andel biodrivmedel – introduktionen bör stimuleras

Gasbilar tankas med hög andel biodrivmedel.<sup>6</sup> Det är därför angeläget att bonus-malus-systemet utformas så att Sverige får en ökad andel gasbilar i fordonsflottan. Gasbilarna drivs med fordons-

<sup>4</sup> Trafikanalys, avser år 2015; Transportsektorns energianvändning 2014, ES 2015:01

<sup>5</sup> Statistiska Centralbyrån (SCB), avser år 2015

<sup>6</sup> Statistiska Centralbyrån (SCB); Index över nya bilars klimatpåverkan 2014 (Trafikverket, 2015)

gas som består av biogas, naturgas eller en blandning av de båda. Biogas och naturgas är i sin kemiska uppbyggnad i stort sett identiska drivmedel, men de har olika ursprung. Biogasen är förnybar och naturgasen är fossil. Ända sedan år 2008 har biogasandelen i fordonsgasen varit över 50 procent. Den senaste statistiken för 2015 visar att det nu är mer än 70 procent biogas i fordonsgasen.<sup>7</sup> Branschens mål är 100 procent biogas i fordonsgasen år 2030.

## Vägtrafikregistrets uppgifter anger inte gasbilarnas *verkliga* klimatprestanda

I vägtrafikregistret anges bilarnas koldioxidutsläpp (g/km) vid blandad körning. En stor brist i vägtrafikregistrets uppgifter är att ingen hänsyn tas till om bilen drivs med biodrivmedel. För gasbilarna anges istället de koldioxidutsläpp som skulle ha uppstått i en teoretisk situation där bilen drivs till 100 procent med fossil gas.

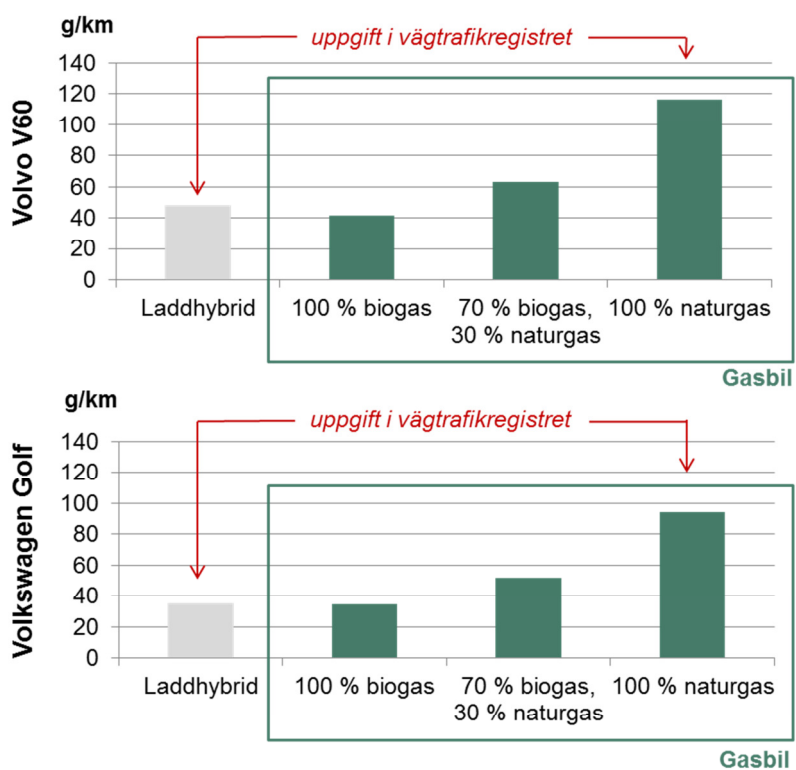
Speciellt för gasbilar som i Sverige drivs med hög andel biogas blir uppgifterna i vägtrafikregistret ett mycket dåligt mått på klimatprestanda. Därmed utgör vägtrafikregistrets uppgifter också en olämplig grund för bedömning av bonus respektive malus för gasbilar. Enligt uppgifterna i vägtrafikregistret kan en diesebil som tankas med fossil diesel till och med verka bättre ur klimatsynpunkt än en gasbil som drivs med ren biogas. Så är naturligtvis inte fallet i verkligheten, och det är därför angeläget att bonus-malus-systemet inte heller ger den signalen till konsumenterna. Det skulle ge låg trovärdighet för bonus-malus-systemet och det skulle motverka målet om en fossiloberoende fordonsslotta.

## Gasbilarnas klimatprestanda är likvärdig med laddhybridernas

Gasbilarnas verkliga klimatprestanda är betydligt bättre än vad uppgifterna i vägtrafikregistret anger. I vägtrafikregistret ser det ut som att gasbilarnas koldioxidutsläpp är ungefär dubbelt så stora som för motsvarande laddhybrider. Det stämmer inte alls med verkligheten.

I verkligheten är gasbilarnas klimatprestanda likvärdig med laddhybridernas. Tankas gasbilen med biogas så är den bättre ur klimatsynpunkt än laddhybriden.

Det här beskrivs i figuren intill. Den mittersta av de gröna staplarna representerar en gasbil som drivs med dagens fordonsgasmix (70 procent biogas och 30 procent naturgas). De bilmodeller som exemplifieras representerar de som fanns att köpa under våren 2016.



<sup>7</sup> Statistiska Centralbyrån (SCB)

## **Bonus-malus-systemet berättar för konsumenten vilka bilar som är miljöbilar**

Utformningen av bonus-malus-systemet kommer att utgöra en viktig signal till konsumenten om vilka bilar som kan betraktas som miljöbilar. Bilar som ges en bonus kommer att betraktas som miljöbilar medan bilar som belastas med högre skatt (malus) kommer att framstå som ett dåligt val ur miljösynpunkt. Fenomenet kan jämföras med dagens situation där bestämmelser i Vägtrafikskattelagen används av fordonstillverkare, återförsäljare och upphandlare för att definiera en miljöbil. Bilar som enligt Vägtrafikskattelagens bestämmelser ges femårig befrielse från fordonsskatt (2 kap. 11 a §) klassas som miljöbilar. Det framgår bland annat i biltillverkarnas marknadsföring på hemsidor, i broschyrer och i kommunikationen med konsumenterna.

## **Gasbilar är miljöbilar – och det måste bonus-malus-systemet signalera**

Brytpunkten för bonus i bonus-malus-systemet kommer att utgöra den nya nationella miljöbilsdefinitionen. Därför bör endast de mest miljöanpassade bilarna tilldelas en bonus. Gasbilar visar på likvärdig klimatprestanda som laddhybriderna. Därmed måste gasbilar och laddhybrider rimligtvis hamna på samma bonusnivå, givetvis med vissa variationer utifrån olika bilmodellens energi-effektivitet.

Det kommer dock inte att åstadkommas om bedömningen av gasbilarna i bonus-malus-systemet enbart baseras på vägtrafikregistrets uppgifter om koldioxidutsläpp. Om gasbilarna bedöms utifrån vägtrafikregistrets missvisande uppgifter om koldioxidutsläpp är risken stor att många gasbilar felaktigt hamnar i malus-segmentet eller i det neutrala segmentet (varken bonus eller malus). Det skulle på ett olyckligt sätt signalera till konsumenterna att gasbilen är ett dåligt miljöval – trots att den i verkligheten hör till marknadens bästa miljöbilar. Inte bara skulle det bli ett hinder för den fortsatta utvecklingen av biogasmarknaden. Det riskerar även att hota hela den svenska biogas-satsningen och de investeringar som har gjorts hittills med både privata och offentliga medel.

Det ska även noteras att en felaktig signal om att gasbilar och gasdrift är ett dåligt miljöval kan få konsumenter inom andra marknadssegment att ifrågasätta biogasen som miljöbränsle, till exempel inom buss- och lastbilstrafiken.

## **Ett bonus-malus-system baserad på verklig klimatnytta – HUR?**

Det finns flera sätt att säkerställa att gasbilar och andra bilar som drivs med hög andel biodrivmedel erkänns som miljöbilar inom ramen för bonus-malus-systemet. Här föreslås två alternativ som bör övervägas.

### **ALTERNATIV 1: UTGÅ FRÅN VERKLIG BERÄKNAD KLIMATPRESTANDA**

En enkel beräkning av den verkliga klimatprestandan i alternativbränslebilar kan utgöra grunden för var i bonus-malus-systemet den aktuella bilen hamnar. Med alternativbränslebil bör avses sådana bilar som kan drivas med bränslen som, sett till det nationella genomsnittet, till mer än hälften är förnybara och hållbara. I dagsläget gäller det endast gasbilar och etanolbilar. Beräkningen måste ta hänsyn till två parametrar:

- Förnybartandelen i bränslet
- Det förnybara bränslets utsläppsminskning enligt förnybartdirektivet

Det finns idag nationell data som myndigheter i Sverige sammanställer årligen för dessa två parametrar. Förnybartandelen (biogasandelen) i fordonsgasen sammanställs exempelvis av Statistiska Centralbyrån (SCB) i början av varje år. Biogasens klimatnytta enligt förnybartdirektivet sammanställs av Energimyndigheten och uppdateras varje år vid halvårsskiftet.

Själva beräkningen av den verkliga klimatnyttan kan göras utifrån en enkel formel. För gasbilar skulle beräkningen se ut så här:

Biogasandel  $\times$  (1 - Utsläppsminskning<sub>biogas</sub>)  $\times$  certvärde<sub>bensin</sub> + (1 - Biogasandel)  $\times$  certvärde<sub>gas</sub>

- *Biogasandel = årsvis genomsnittlig biogasandel i fordonsgasen i Sverige (utifrån energi-innehåll) enligt SCB:s statistik*
- *Utsläppsminskning<sub>biogas</sub> = Genomsnittlig utsläppsminskning för biogasen i Sverige enligt Energimyndighetens årliga sammanställning*
- *certvärde<sub>bensin</sub> = Uppgift i vägtrafikregistret om gasbilens koldioxidutsläpp vid bensindrift*
- *certvärde<sub>gas</sub> = Uppgift i vägtrafikregistret om gasbilens koldioxidutsläpp vid gasdrift*

Aktuella indata för biogasandel och biogasens utsläppsminskning:

- *Biogasandel = 0,71 (avser år 2015)*
- *Utsläppsminskning<sub>biogas</sub> = 0,72 (avser år 2014, nya data kommer vid halvårsskiftet)*

Värdena för Biogasandel och Utsläppsminskning<sub>biogas</sub> bör uppdateras med jämna mellanrum i kontrollstationer för bonus-malus-systemet. På så sätt säkerställs att alternativbränslebilarnas klimatprestanda varken underskattas eller överskattas i systemet.

En ännu enklare variant än föreslagna beräkningsformel är att tillämpa en schablonjustering av det certifieringsvärde som anges för alternativbränslebil i vägtrafikregistret. Med den verkliga klimatprestandan som utgångspunkt skulle det vara lämpligt att **halvera certifieringsvärdet för gasbilar (d.v.s. verkliga utsläpp = 0,5  $\times$  certvärde<sub>gas</sub>)**. Samma schablon, eller en annan, skulle kunna användas för etanolbilar. Tillämning av schablonjustering av certifieringsvärdet förespråkas bl.a. av 2030-sekretariatet med motiveringen att systemet bör vara så enkelt som möjligt.

#### **ALTERNATIV 2: TILLÄMPA TILLÄGGSPREMIE FÖR BRÄNSLEFLEXIBILITET**

Ett annat sätt att hantera det faktum att vägtrafikregistrets uppgifter inte stämmer med verkligheten är att tillämpa en tilläggspremie för bränsleflexibilitet. Det är ett tillvägagångssätt som föreslogs av utredningen *Fossilfrihet på väg (SOU 2013:84)*, se sidan 663-665 i utredningens betänkande.

Tilläggspremien bör ges till sådana bilar som har betydligt bättre klimatprestanda i verkligheten än vad uppgifterna i vägtrafikregistret anger. I dagsläget gäller det gasbilar och etanolbilar. Laddhybrider, som också kan erbjuda bränsleflexibilitet, behöver inte kompenseras med tilläggspremie då uppgifterna i vägtrafikregistret redan har tagit hänsyn till att bilen delvis drivs med förnybart bränsle, d.v.s. el. Inte heller bör dieslbilar erbjudas tilläggspremie eftersom förnybartandelen i diesel sett till det nationella genomsnittet fortfarande är mycket låg (strax över 10 procent<sup>8</sup>).

För att ytterligare stimulera bränsleflexibilitet i gasbilar och etanolbilar skulle tilläggspremien kunna villkoras med att certifieringsvärdet för bilen inte får överstiga brytpunkten mellan bonus och malus med mer än till exempel 55 g/km. Tilläggspremien skulle även kunna kombineras med ett tak för total premie för att undvika ekonomisk obalans i systemet.

Nivån på tilläggspremien bör sättas så att bilar med likvärdig verklig klimatprestanda ges en total bonus på samma nivå. Till exempel bör den totala bonusen för laddhybrider respektive gasbilar ligga på samma nivå eftersom dessa bilars klimatprestanda är likvärdig (se sidan 3).

<sup>8</sup> Transportsektorns energianvändning 2014, ES 2015:01