

Analysavdelningen  
Enheten för energimarknader  
Martina Estreen  
016-544 20 70  
martina.estreen@energimyndigheten.se

## Yttrande angående Ett bonus-malus-system för nya lätta fordon (SOU 2016:33)

### Sammanfattning

- Energimyndigheten tillstyrker principen och vikten av ett långsiktigt styrmedel som bidrar till att nå målet om fossilfrihet i transportsektorn och visionen om en hållbar och resurseffektiv energiförsörjning med nettonollutsläpp av växthusgaser i atmosfären. Myndigheten understryker också vikten av att arbetet med att ta fram nya eller reviderade styrmedel behöver intensifieras om målet om fossilfrihet ska kunna nås.
- Energimyndigheten ställer sig positiv till incitamentpåverkande styrmedel generellt, inklusive styrmedel som påverkar konsumenten vid inköpstillfället. Ett bonus-malus system kan utgöra ett lämpligt sådant styrmedel om det utformas på ett sätt som gör att det styr mot fossilfrihet och kan samvariera med andra åtgärds kategorier som behövs för omställningen till fossilfrihet
- Energimyndigheten anser att det är viktigt att ha helhetssyn och ett systemperspektiv för styrmedel som införs och som tillsammans ska bidra till att nå Sveriges mål och visioner. Utsläpp från avgasrören på fordon används ofta som grund för styrning och det försvårar rättvisa bedömningar av fordonens verkliga utsläpp i ett livscykelperspektiv. Energimyndigheten anser att styrmedel bör värderas utifrån hur väl de bidrar till att minska klimateffekter i ett större perspektiv.
- Energimyndigheten avstyrker utformningen av det föreslagna bonus-malus-systemet för nya lätta fordon, då myndigheten inte ser att förslaget bidrar till Sveriges mål och visioner om fossilfrihet och nettonollutsläpp.
- Energimyndigheten avstyrker att fordon för alternativa drivmedel hamnar i malus-delen. Trots att fordon för alternativa drivmedel inte får en ökad malus jämfört med idag, vore det önskvärt att undersöka möjligheten att helt ta bort malus för alternativa drivmedelsfordon, för att fortsatt bidra till målet om fossilfrihet.

- Energimyndigheten avstyrker att fordon mellan 50-95 g CO<sub>2</sub>-utsläpp varken får bonus eller malus. Myndigheten anser att bristen på styrning för dessa fordon kan tolkas som att de indirekt premieras.
- Energimyndigheten ställer sig positiv till att lätta lastbilar och lätta bussar tas med i systemet.
- Energimyndigheten anser att det överlag är svårt att se hur förslaget gör det enklare för enskilda konsumenter att välja energieffektiva och miljöanpassade fordon. Vidare anser myndigheten att man bör titta närmare på möjligheter att begränsa energiförbrukningen i elbilar samt möjligheten till att införa energimärkning för fordon.
- Energimyndigheten tillstyrker att det sker tidiga utvärderingar om förslaget implementeras. Det viktigaste i utvärderingarna är att se till att systemet styr mot fossilfrihet och om justeringar behövs så bör man justera nivån för utsläpp och inte beloppen för bonus och malus. Energimyndigheten anser att det är viktigt att på detta sätt ha stabilitet och trovärdighet i systemet.
- Energimyndigheten förordar att bonus för elbilar och laddhybrider kopplas till målsättningar för att tanka 100 % förnybart.

### **Energimyndighetens ställningstaganden**

Omställningen till en fossilfri transportsektor består av flera delar. För att minska transportsektorns oljeberoende och klimatpåverkan och för att nå målet om fossilfrihet krävs många olika åtgärder. I den statliga utredningen Fossilfrihet på väg (SOU 2013:84) identifierades några olika åtgärds-kategorier: byte till eldrift, byte till biodrivmedel, energieffektivisering och samhällsförändringar. Energimyndigheten anser att alla åtgärds-kategorier är väsentliga för omställningen till fossilfrihet. Stimulans av någon åtgärds-kategori får inte ske på bekostnad av någon av de andra åtgärds-kategorierna.

Dessutom är en fossilfri transportsektor ett steg mot visionen att Sverige 2050 ska ha en hållbar och resurseffektiv energiförsörjning och inga nettoutsläpp av växthusgaser i atmosfären, enligt regeringens proposition En sammanhållen svensk klimat- och energipolitik – Klimat (prop. 2008/2009:162). Styrmedel och åtgärder som syftar till att nå en fossilfri transportsektor bör inte motverka det övergripande målet om en hållbar och resurseffektiv energiförsörjning och inga nettoutsläpp av växthusgaser i atmosfären.

Ett bonus-malus-system kan utgöra ett lämpligt styrmedel och bidra till omställningen till en fossilfrihet i transportsektorn. Ett bonus-malus-system kan naturligtvis enbart bidra med en del i omställningen, tillsammans med andra styrmedel som ökar andelen förnybart i transportsektorn. Det är samtidigt viktigt att ha en helhetssyn så att styrmedlen kan samvariera med andra åtgärds-kategorier som behövs för omställningen till fossilfrihet. Energimyndigheten anser att förslaget, såsom det är utformat i utredningen, riskerar att motverka skiftet till fossilfrihet.

Myndigheten anser vidare att förslaget inte är teknikneutralt då det främjar elbilar och laddhybrider men samtidigt bestraffar fordon drivna med biodrivmedel. Utsläpp från avgasrören på fordon används ofta som grund för styrning och det försvårar rättvisa bedömningar av fordonens verkliga utsläpp i ett livscykel-perspektiv. Förslaget tar enbart hänsyn till utsläpp från avgasröret men bortser från klimateffekter i ett livscykelperspektiv. Förslaget är inte utformat så att det tar hänsyn till hur elen har producerats och heller inte att laddhybridens drivmedelsanvändning i regel är fossil.

Bonusen för elbilar differentieras inte med avseende på om elen som bilen drivs med kommer från förnybar källa och bidrar mycket lite till klimatutsläpp i ett livscykelperspektiv eller om elen producerats av brunkol med höga klimatutsläpp. Bonusen för laddhybrider differentieras inte heller med avseende på vilken el och vilket drivmedel bilen körs på. De fåtal laddhybrider som finns som drivs med förnybara drivmedel främjas inte före laddhybrider som drivs med bensen eller diesel. Förslaget riskerar därmed motverka målet om fossilfrihet samt en hållbar och resurseffektiv energiförsörjning och inga nettoutsläpp av växthusgaser i atmosfären. Därför bör systemet istället ha en styrande effekt för användning av förnybar el och förnybara drivmedel.

Energimyndigheten anser också att det är viktigt att tänka på signalvärdet i hur systemet utformas. Det är oklart varför utredningen föreslår att fordon mellan 50-95 g CO<sub>2</sub>-utsläpp varken får bonus eller malus. Bristen på styrning för dessa fordon kan tolkas som att de indirekt bör premieras. Samtidigt belastas alternativa drivmedelsfordon med en malus, vilket kan tolkas som att de inte bör premieras.

Dessutom riskerar det föreslagna systemet att motverka energieffektivisering av transportsektorn, då det inte ställs några krav på energiförbrukning på elbilar för att få premien på 60 000 kronor. Energimyndigheten anser att man bör titta närmare på möjligheterna att ha krav på begränsad energiförbrukningen i elbilar för att få åtnjuta premien samt möjligheter för hur man bäst inför energimärkning av fordon för att bidra till målet om fossilfrihet.

Det är inte bara i perspektivet omställningen av energisystemet till fossilfrihet som ett helhetsperspektiv är viktigt, utan även när det gäller konsumenten. Överlag är det svårt för myndigheten att se hur förslaget gör det tydligt och enkelt för den enskilda konsumenten att välja det mest energieffektiva och miljöanpassade fordonet. Utredningen föreslår att Konsumentverket ges rätt att meddela föreskrifter för att synliggöra nivån på bonus och malus som belastar fordonet vid inköpstillfället. Detta ger inte konsumenten ett helhetsperspektiv vid inköpstillfället, eftersom det inte inkluderar kostnader för drivmedelsskatt, trängselskatt och kostnader i förmånsregelverk. Energimyndigheten anser att helheten bör inkludera energiprestanda, räckvidd, energieffektivitet samt klimateffekt i ett livscykelperspektiv.

Utredningen har gjort en kort konsekvensbedömning av förslaget som inkluderar påverkan på producenter av bilar, fordonens utsläpp samt konsekvenser för statsfinanserna. Energimyndigheten saknar en bedömning av hur styrmedlet kommer att fungera i praktiken samt vilka konsekvenser förslaget kan uppskattas

att få för fordonsparken. Det vore önskvärt att konsekvensbedöma vilka bilmodeller som främst kommer att främjas med förslaget och om bonusen för bilar med nollutsläpp är tillräcklig för att stimulera inköp av fordon med ren eldrift jämfört med bonus för laddhybrider.

Energimyndigheten konstaterar att det är staten som står risken om bonus-utbetalningarna visar sig bli större än malus-intäkterna. Ur ett kundperspektiv anser myndigheten att det är positivt att konsumenten vet att den får bonus oavsett om intäkterna för malusen är tillräckliga. Systemet som föreslås möjliggör inte att den offentligfinansiella relationen mellan bonus och malus upprätthålls, vilket angavs i utredningsuppdraget, eftersom det inte finns någon tydlig koppling mellan bonus och malus annat än att båda går via statskassan, där malusen tas ut genom fordonsskatten medan bonusen betalas ut via ett bidrag.

Energimyndigheten anser att det hade varit önskvärt om utredningen fått ett bredare uppdrag. Uppdraget som gavs möjliggjorde ej utredning av olika alternativ och inte heller brett nog för att kunna bedöma vilket som är det mest effektiva sättet att styra konsumenterna vid inköpstillfället. Energimyndigheten anser också att det förefaller logiskt att ge bonusar och malusar i samma tidshorisont. Dock anser myndigheten att uppdraget inte möjliggjorde för ett helhetsperspektiv som även beaktar konsekvenserna för fordonen på andrahandsmarknaden. Till exempel om ett fordon som erhållit bonus i tre år efter de tre åren måste betala samma malus som alla andra fordon, riskerar dessa fordon säljas utomlands och då har stödet inte uppnått önskat resultat.

Energimyndigheten anser att det vore önskvärt att också titta närmare på ett helt linjärt bonus-malus system som skulle kunna inkludera:

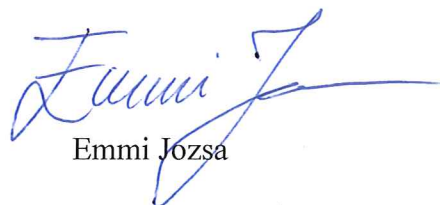
- Linjär bonus utifrån koldioxidutsläpp upp till 95 g CO<sub>2</sub>, samt efter tre år av bonus erhåller en fordonsskatt på 0 kr för att stimulera andrahandsmarknaden.
- Inga intervaller bör förekomma där styrning saknas, dvs alla fordon ligger antingen inom bonus eller inom malus.
- Ingen tidsbegränsning för malus, malusen bör belasta fordonet genom hela dess livslängd för att styrmedlet även ska nå andrahandsmarknaden.
- Möjligheten att införa en maximal energiförbrukning för elbilar och laddhybrider.
- Möjligheten att ha energimärkning av fordon

Energimyndigheten ser ett starkt signalvärde i att ha ett system för bonus och malus som verkligen bidrar till målen och visionerna om fossilfrihet och nettonollutsläpp. Ett system som styr mot en fordonspark som använder förnybar energi, ökad energieffektivisering och förnybar eldrift vid inköpstillfället men också genom fordonets hela livslängd förespråkas av Energimyndigheten.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektören Erik Brandsma.  
Föredragande har varit den seniora rådgivaren Emmi Jozsa.



Erik Brandsma



Emmi Jozsa