

Remissyttrande
Kontaktpersoner i detta ärende
Fredrik Svensson
070-699 55 44
fredrik.svensson@akeri.se

Miljödepartementet
m.remissvar@regeringskansliet.se
m.klimatenheten@regeringskansliet.se

SVERIGES ÅKERIFÖRETAGS REMISSYTTRANDE ÖVER PROMEMORIAN ÄNDRINGAR I FÖRORDNINGEN OM KLIMATBONUSBILAR

Sveriges Åkeriföretag är med cirka 5 000 medlemsföretag, som tillsammans sysselsätter cirka 38 000 motorfordon, åkerinäringens branschorganisation och arbetar för en sund och lönsam utveckling av denna näring som svarar för cirka 4 % av Sveriges BNP.

Sveriges Åkeriföretag har beretts tillfälle att inkomma med synpunkter på innehållet i rubricerad remiss. Sveriges Åkeriföretag har tagit del av materialet och valt att i remissvaret särskilt fokusera på förslaget utifrån förutsättningarna för lätta lastbilar för yrkesmässig trafik.

Sammanfattning

Sveriges Åkeriföretag stöttar synen på att bonus-malus-systemet bör justeras i takt med att fordonsmarknaden utvecklas, men då förslaget inte tar hänsyn till förutsättningarna för lätta lastbilar för yrkesmässig trafik avstyrker Sveriges Åkeriföretag promemorians förslag, i enlighet med vad som anges nedan.

- Bonus-malus-systemet bör justeras för att beakta transportnyttan av de fordon som berörs. Därmed bör kraven särskiljas för personbilar och lätta lastbilar.

- Bonus-bilar i yrkesmässig trafik ger generellt fler kilometer med låga utsläpp än privata personbilar vilket ökar nyttan av bonusen. Därför bör bonus-beloppen inte sänkas för lätta lastbilar. Bonusen för dessa fordon bör snarare höjas för att ytterligare stimulera övergången till lätta lastbilar med låga koldioxidutsläpp.
- Utbudet av lätta lastbilar med högst 50 gram koldioxidutsläpp per kilometer är fortfarande mer begränsat jämfört med personbilar och därför bör sänkningen av gränsvärdena och föreslagna lägre bonus-belopp inte gälla för lätta lastbilar.
- Lätta lastbilar bör undantas från förslaget om pristak på 700 000 kr. Ingen köper en onödigt dyr lastbil och taket drabbar nyttofordon med bra räckvidd på el samt med hög lastkapacitet och transporteffektivitet.
- Eftersom eldrivna lätta lastbilar generellt sett väger mer än lätta lastbilar med konventionell drivlina innebär det att lastvikten för dessa minskar, något som inte tas i beaktning vare sig inom bonus-malus-systemet eller i andra regelverk.
- Systemet bör utvecklas för att ta hänsyn till fordonens utsläpp utifrån livscykel- eller Well-to-Wheel-perspektiv.
- Bonusen för gasdrivna bilar bör höjas för att bättre motsvara klimatnyttan, utan att riskera att överkompensera köparen.

Allmänna synpunkter på bonus-malus-systemets utformning

Sveriges Åkeriföretag är positiva till det huvudsakliga syfte som bonus-malus-systemet har, det vill säga att öka andelen miljöanpassade fordon med lägre koldioxidutsläpp. Vi instämmer även i att systemet bör anpassas efter utvecklingen av fordonsmarknaden. För att systemet ska fungera tillfredsställande krävs det dock att det finns tillgängliga alternativ med låga utsläpp till en rimlig kostnad att styra mot och som också är anpassade till användarnas behov.

Ett stort problem med systemet är att både personbilar och lätta lastbilar jämförs utifrån samma parametrar, fordon som generellt har skilda användningsområden och olika stor transportnytta. Att styra mot mindre, bränslesnålare fordon och eldrift är lättare när det handlar om personbilar där utbudet av noll- och lågemissionsfordon är större än för lätta lastbilar. Kraven på tillfredsställande lastvolym och lastvikt är där inte heller lika avgörande. Systemet bör därför ta hänsyn till fordonets transportnytta i förhållande till dess utsläpp.

Till följd av lätta lastbilars högre vikt i förhållande till personbilar har lätta eldrivna transportbilar generellt sett kortare räckvidd i förhållande till eldrivna personbilar och därmed också sämre flexibilitet när det gäller hur fordonet kan nyttjas. Utvecklingen av fordon som definieras som bonusbilar har med andra ord inte kommit lika långt när det gäller lätta lastbilar som personbilar, i synnerhet inte för lätta lastbilar med skåp. Därmed har Bonus-malus-systemet också en

begränsad effekt för detta fordonssegment. Detta sammantaget anser Sveriges Åkeriföretag bör utgöra grund för att särskilja kraven för personbilar och lätta lastbilar inom bonus-malus-systemet.

Att denna promemoria enbart behandlar bonusdelen av Bonus-malussystemet, och att malusdelen hanteras separat, ställer vi oss frågande till. Bonus-malussystemet är ett integrerat system där malusen ska finansiera bonusen. Förändringar i systemet bör därför behandlas samlat även om det omfattas av olika lagstiftning.

Lätta lastbilers förutsättningar och effekter av remitterat förslag

Utvecklingen av lätta elfordon går snabbt framåt men lätta lastbilar ligger fortfarande lite efter personbilar när det kommer till utbud av fordon som möter användarnas behov av såväl räckvidd som lastkapacitet. Räckvidden för eldrivna lätta lastbilar är idag relativt begränsad och laddinfrastrukturen inte tillräckligt utbyggd vilket skapar svårigheter för omställningen av lätta lastbilar i kommersiell trafik. Sveriges Åkeriföretag anser därför att det är för tidigt att sänka bonusen för dessa fordon. Lätta lastbilar bör kunna få en högre bonus än personbilar då utvecklingen av eldrivna lätta lastbilar inte kommit lika långt. Detta är också motiverat utifrån att lätta lastbilar i yrkestrafik dessutom skapar en större klimatnytta eftersom de generellt körs fler mil per år än personbilar och därmed bidrar till en större klimatnytta per investerad bonus-krona. Sveriges Åkeriföretag anser även att lätta lastbilar bör undantas från föreslaget om pristak på 700 000 kr. Ingen köper en onödigt dyr lastbil och taket drabbar nyttofordon med bra räckvidd på el samt med hög lastkapacitet och transporteffektivitet. Pristaket får därför en större påverkan för lätta lastbilar och riskerar därför, likt konsekvensanalysen i promemorian också pekar på, att bromsa omställningen till elfordon i detta segment.

”Pristaket bedöms få en större påverkan för lätta lastbilar, och för användarna av dessa fordon, eftersom detta segment inte ligger lika långt fram i omställningen och utbudet inte är lika stort som för personbilar. Pristaket bedöms till viss del kunna leda till att färre miljöfordon initialt kommer ut på marknaden.”

Sveriges Åkeriföretag tycker att detta är mycket olyckligt och vi saknar en djupare konsekvensanalys kring hur förslaget mer i detalj kan antas påverka förutsättningarna för omställningen av lätta lastbilar samt vad som skulle kunna göras för att inom bonus-malussystemet ta hänsyn till de specifika krav som ställs på ett arbetsfordon utifrån egenskaper såsom räckvidd, flexibilitet och maximal lastvikt och lastvolym.

Eldrivna lätta lastbilar väger på grund av batteriernas vikt generellt sett mer än motsvarande lätta lastbilar med konventionell drivlina, vilket innebär att lastvikten för att med B-körkort få framföra fordonet därmed minskar. För godstransporter med eldrivna lätta lastbilar, såsom post- och paketleveranser, kan den reducerade

lastvikten därför leda till en lägre logistikeffektivitet om lastvikten är begränsande eftersom det då krävs fler fordon för att transportera samma mängd gods som med en lastbil med konventionell drivlina. Detta är något som inte tas i beaktning vare sig inom bonus-malus-systemet eller i andra regelverk. Därför är det viktigt att Sverige inför möjligheten att med B-körkort få framföra fordon med en högre totalvikt på upp till 4250 kg under förutsättning att de drivs med el eller andra alternativa bränslen.

Livscykelperspektiv

Idag certifieras koldioxidutsläppen för fordon som kan drivas med förnybara drivmedel utifrån utsläppen med motsvarande fossilt drivmedel. Detta skapar en felaktig bild av utsläppen från nya fordon som drivs med fossilfria bränslen och skapar därmed hinder för en miljöanpassning av fordonsflottan. För att få ett mer teknikneutralt och rättvisande system utifrån ett klimatperspektiv bör därför hänsyn tas till fordonens utsläpp i ett livscykelperspektiv eller Well-to-Wheel-perspektiv för det faktiska bränsle som fordonet drivs med. Detta blir särskilt viktigt för lätta lastbilar som är tyngre och därigenom ofta har högre emissioner. För dessa fordon bör det därför vara möjligt att minska malus genom att visa att fordonen framförs med en hög andel fossilfritt drivmedel. Bonusen för gasdrivna bilar bör dessutom höjas för att bättre motsvara biogasens verkliga klimatnytta, utan att riskera att överkompensera köparen.

Övrigt

Sveriges Åkeriföretag står gärna till Miljödepartementets förfogande även i framtiden i arbetet med regelgivning som berör företagande inom transportsektorn för godstransporter på väg.

Med vänlig hälsning



Fredrik Svensson
Hållbarhetsansvarig