

Miljödepartementet
m.remissvar@regeringskansliet.se
martin.larsson@regeringskansliet.se
M2021/01183

BIL Swedens yttrande på Utfasningsutredningen (SOU 2021:48)

BIL Sweden är den svenska branschorganisationen för tillverkare och importörer av personbilar, lastbilar och bussar och har getts möjlighet att lämna in synpunkter på Utfasningsutredningen.

BIL Swedens synpunkter i korthet

BIL Sweden välkomnar högre ambitioner och stödjer utredningens förslag:

- ✓ Att Sverige bör verka för att EU-omfattande nollutsläppskrav med tydliga tidtabeller införs på nya personbilar, lätta lastbilar och tunga fordon.
- ✓ Att Sverige bör verka för ett EU-omfattande nollutsläppskrav i förordningen (2019/631) om nya bilars koldioxidutsläpp till 2030 eller strax därefter och senast 2035.
- ✓ Att på nationell nivå föreslår utredningen ett riksdagsbundet mål om endast nollutsläppsfordon (NUF) i nybilsförsäljningen av personbilar 2030.
- ✓ Att de offentliga insatserna för laddinfrastruktur behöver samordnas bättre, takten öka och hinder röjas.
- ✓ Att användningen av fossila drivmedel i inrikes transporter och arbetsmaskiner i Sverige ska vara utfasad senast 2040.
- ✓ Att Sverige verkar för att skapa goda och långsiktiga förutsättningar för hållbara biodrivmedel inom såväl EU som i Sverige

För att vi ska nå målet att enbart sälja personbilar med nollutsläpp från 2030 behöver rätt förutsättningar finnas på plats. Effektiva styrmedel måste införas och kompletteras samt åtgärder vidtas för att premiera dessa fordon. De styrmedelsförändringar för lätta fordon som har införts under året ligger inte i linje med de föreslagna målen. Ambitionen när det gäller utbyggnaden av laddinfrastrukturen måste höjas, liksom att det finns tillräcklig med effekt och kapacitet i elnäten. Det är ett ekosystem som nu växer fram och det måste gå i takt. Ett mål kräver samverkan, vilket är nödvändigt om vi ska nå våra klimatmål. Vi stödjer utgångspunkten att Sverige bör vara ett föregångsland och att systemgränsen behöver vara global. Utredningen lyfter fram en mängd olika förslag till styrmedel och åtgärder. Vi har valt att på en övergripande nivå svara på utredningens förslag.

Bakgrund

Klimatmålet för inrikes transporter är att minska utsläppen med 70 procent till år 2030 jämfört med 2010. Sverige har höga ambitioner och ligger långt framme inom detta område och har goda förutsättningar att bli ett föredöme för andra länder för omställningen. För att minska utsläppen arbetar fordonstillverkarna med tre strategier; elektrifiering, ökad andel biodrivmedel och effektivare fordon och transporter. Genom att stimulera elektrifieringen vill man inte enbart minska sina egna utsläpp, utan förhoppningen är att detta också ska leda till utveckling av teknik, strategier och policyinstrument som sedan resten av världen kan använda. Därigenom kan man få en hävstångseffekt som långsiktigt kan medföra en större påverkan på de globala utsläppen än enbart de egna utsläppsminskningarna.

För fordonsindustrin är elektrifiering huvudstrategin för att nå det långsiktiga målet om en helt fossilfri fordonsflotta, även om biodrivmedel är ett viktigt verktyg i synnerhet på kort och medellång sikt. Transportsektorns elektrifiering är en global trend, driven av behovet att ställa om samhället till fossilfria energikällor.

I färdplanen för lätta fordon gör vi bedömningen att 80 procent av nyregistreringarna 2030 kommer att vara laddbara personbilar, dvs elbilar och laddhybrider. Laddhybriderna kommer att successivt tappa marknadsandelar till fördel för elbilar, då det är en övergångsteknik. Fordonstillverkarna bedömer att den svenska andelen laddbara personbilar kommer att vara högre än Europasnittet om rätt förutsättningar kommer på plats, dvs att det finns en väl utbyggd laddinfrastruktur samt effektiva styrmedel, både vid köp och vid brukande av bilen. BIL Sweden är positiv till höga ambitioner i omställningstakten och har fullt fokus på denna fråga, men takten styrs av insatser som möjliggör elektrifieringen som laddinfrastrukturens utrullningstakt och utformningen av styrmedel.

Internationella perspektivet avgörande

Efter det att utredningen presenterades så har EU-Kommissionen lanserat det sk Fit for 55-paketet som innehåller en rad lagstiftningsförslag som kommer att påverka fordonsindustrin. En del i detta är förslag till ändringar i EU förordningen gällande ”fastställande av normer för koldioxidutsläpp för nya personbilar och för nya lätta nyttofordon samt EU-direktivet för utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel (AFID). Vidare har Kommissionen lagt fram förändringar i exempelvis Energiskattedirektivet, Förnybartdirektivet och ETS för vägtransporter. Det är centralt att alla dessa förändringar koordineras eftersom de utgör en helhet och påverkar varandra. Därmed är det avgörande att de mål och styrmedel som Sverige inför och som påverkar omställningstakten för fordonsmarknaden i Sverige är, i möjligaste mån, harmoniserade med den europeiska lagstiftningen.

Av avgörande betydelse är hur Sveriges relativa attraktionskraft ser ut jämfört med andra länder inom Europa. Med det avses hur Sveriges bilskatter och subventioner av bilar förhåller sig till andra länders styrmedel. Sverige är en liten bilmärnad och konkurrensen om exempelvis elbilar är stor. Just nu är efterfrågan större i Europa än utbudet vilket gör att det finns en risk att personbilstillverkarna väljer att tilldela andra länder i Europa, med bättre förutsättningar, framför Sverige.

Styrmedelsförändringar för lätta fordon under 2021

I höstbudgeten för 2021 presenterade regeringen och samarbetspartierna flera styrmedelsförändringar som påverkar privatpersoners och företags kostnader vid nybilsköp. Dessa har och förväntas i sin tur att ge avtryck på nyregistreringarna och därmed även klimatavtrycket. Styrmedelsförändringarna handlar dels om den tillfälliga nedsättningen av förmånsvärdet för miljöbilar som upphörde från den 1 januari 2021, dels om höjningen av förmånsvärden för bilar som registreras från och med 1 juli i år. Tillsammans höjer de förmånsskatten för bilinnehavaren med flera tusen kronor om året. Den 1 april infördes dessutom flera förändringar inom Bonus-malussystemet. Elbilarna fick höjd bonus vid köptillfället med 10 000 kronor, samtidigt som bonusen sänks för de flesta laddhybriderna med 8 000 – 10 000 kronor. Laddhybrider med koldioxidutsläpp på 61 gram till 70 gram per km är inte längre berättigade till bonus. Bensin- och diesebilarna fick en kraftigt höjd malus, det vill säga förhöjd fordonsskatt under bilens tre första år.

Styrmedelsförändringarna tillsammans med negativa effekter av Coronapandemin har lett till en mycket ryckig fordonsmarknad under innevarande år. Sammantaget slår dessa förändringar negativt, framför allt mot företag. Företagen har en stor betydelse när det gäller laddbara bilar och under 2020 registrerades 74 procent av dem på ett företag. Vi bedömer att dessa förändringar kommer att leda till att omställningstakten mot elektrifiering hämmas. Enligt branschens bedömning kommer prisparitet mellan elbil och konventionellt fordon att uppnås ca 2025-2026. Det är därmed viktigt att effektiva styrmedel finns på plats ytterligare ett par år. De införda styrmedelsförändringarna ligger inte i linje med den önskade utvecklingen. Ska vi införa ett nationellt mål om att enbart sälja elbilar och vätgasbilar efter 2030 måste ambitionen när det gäller styrmedel höjas.

Styrmedel för köp och brukande

För att målet om att enbart sälja elbilar och vätgasbilar efter 2030 ska nås räcker det inte med att personbilstillverkarna tillhandahåller sådana modeller. Konsumenterna och företagen måste också kunna köpa och köra bilarna. Skatter, subventioner, samt regler och lagar styr i stor utsträckning konsumenternas och företagets beteenden.

Företag har historiskt sett spelat en viktig roll för fordonsmarknaden vid teknikskiften då de investerar i ny teknik och nya modeller som ett sätt att bygga sina varumärken och visa omsorg om sina anställda. Juridiska personer står för två av tre nyregistreringar. Nyregistreringarna på företag, består av både företagsbilar och förmånsbilar/personalbilar som den anställde får nyttja för privat bruk. Dessa företagsköp löper i regel på tre år och förmånsbilarna utgör en viktig motor för såväl omställningen mot mer miljövänliga bilar som förnyelsen av bilbeståndet, via begagnatmarknaden. En ny tillfällig nedsättning av förmånsvärdena behöver därför återinföras, men endast för laddbara bilar och gasbilar under tre år. Det skulle mildra effekterna av de nu höjda förmånsvärdena och stimulera främst elbilar. Den nya tillfälliga nedsättningen skulle innebära för elbilar 30 000 kronor och för laddhybrider och gasbilar 15 000 kronor i sänkt förmånsvärde. Vidare är det avgörande att företag får ut hela bonusen vid köp, vilket inte är fallet idag, pga den ska 35-procentsregeln.

Bonus-malussystemet stimulerar också köp av nya fordon. Systemet är bra men behöver justeras. Exempelvis bör malusen fördelas på sju år istället för tre år. Utbetalningen av bonusen bör också justeras så att bilarna inte exporteras efter sex månader. Vi har tidigare föreslagit att bonusen bör följa bilen. Det innebär att det är bilägaren som exporterar bilen som bör bli återbetalningsskyldig, men att beloppet skrivs ner en delsumma varje år. För att stimulera efterfrågan på elbilar och vätgasbilar bör subventioner även införas när man brukar bilen. Exempelvis så bör differentierade trängsel- och broavgifter samt parkeringskostnader införas. Med det avses att elbilar/vätgasbilar får betala en lägre avgift eller kostnad jämfört med en bil med en förbränningsmotor.

Styrmedel för lätta lastbilar

Bonus-malussystemet bör hantera lätta lastbilar separat och ta hänsyn till att de har en helt annan uppbyggnad än personbilar. De är tyngre och har större frontarea än en personbil i syfte att utföra ett godstransportarbete.

I det svenska Bonus-malussystemet jämföras lätta lastbilar med personbilar och har därför samma gränser för malus. Detta trots att de bindande koldioxidkraven i EU skiljer sig väsentligt åt på denna punkt. För personbilar är kravet 95 g/km (NEDC) enligt EU-förordning 2009/443 till 2021 och för lätta lastbilar var kravet 147 g/km (NEDC) under 2020 enligt EU-förordning 2011/510. Sammantaget får detta effekten att lätta lastbilar med hög transportnytta och låga koldioxidutsläpp per tonkilometer får en mycket hög malus, normalt mellan 20 000 kronor och 35 000 kronor per år under tre år. Detta har medfört att registreringarna för lätta lastbilar bromsats in kraftigt. Malusen för en lätt lastbil måste därför utformas så att den tar hänsyn till den högre transportnyttan annars riskerar förnyelsen av lätta lastbilar att stanna av och därmed bromsa utvecklingen mot lätta lastbilar med lägre klimatpåverkan.

I Bonus-malussystemet behandlas dessutom fordon som går att köra på höginblandade biodrivmedel inte på ett teknik neutralt sätt. Fordon som kan köras på biogas eller E85 får en lägre skatt medan dieselfordon som körs på HVO100 betalar full malus. HVO100 är ett hållbart förnybart drivmedel med en växthusgasreduktion på upp till ca 90 procent. I stort sett alla varumärken som erbjuder lätta lastbilar kan erbjuda någon eller flera modeller som är godkända för HVO 100. Vi föreslår därför att en lätt lastbil som är godkänd för HVO100 och som körs på HVO100 skulle få samma låga skatt som E85-bilar.

Omställningen till elektrifiering sker något eller några år senare för lätta lastbilar jämfört med för personbilar. Andelen laddbara lätta lastbilar hittills i år (t.o.m. 31 augusti) är ca fem procent, att jämföra med drygt 40 procent för personbilar. Pristillägget för lätta lastbilar är högre samtidigt som räckvidden är lägre och kraven på laddinfrastruktur är högre än för personbilar. Här bör man titta på möjligheten att införa en förhöjd bonus under en introduktionsperiod för att påskynda elektrifieringen av lätta lastbilar.

Styrmedel för tunga fordon

BIL Sweden stödjer flera av de förslag som utredningen föreslår. På nationell nivå behöver vi fler styrmedel som minskar osäkerheten och ökar attraktiviteten hos kunderna. Precis som utredningen föreslår behöver klimatpremien för miljölastbilar och eldrivna

arbetsmaskiner utökas och förlängas, i linje med det nyss godkända tyska statsstödet för tunga lastbilar och laddinfrastruktur (State Aid SA.59352 (2020/N) – Germany, https://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/case_details.cfm?proc_code=3_SA_59352) När det gäller arbetsmaskiner bör premien omfatta andra typer av arbetsmaskiner, bland annat de med lägre effekt. Vidare behöver beslut tas om registerföring av maskiner ej avsedda för vägtrafik. I det sammanhanget bör även beskattningen av elen när det gäller bussar och tunga lastbilar tas bort, för att säkerställa konkurrensneutralitet mot andra transportsätt.

Ett viktigt verktyg som kommuner, regioner, myndigheter och andra offentliga organ har är offentlig upphandling. Här är upphandlingen av kollektivtrafik med buss en god förebild. Omkring 90 procent av kollektivtrafiken med buss är fossilfri. En motsvarande utveckling då det gäller upphandling av kommuners, regioners och statliga myndigheters godstransporter skulle snabbt kunna bana väg för allt fler fossilfria godstransporter. Att använda miljö- och klimatstyrande krav som är tydliga och offensiva är viktigt, inte bara för att fordonen kommer ut på marknaden, utan också för att kommuner, regioner och myndigheter går före och visar vägen för näringslivets transportköpare. Signalvärdet är därmed viktigt.

Laddinfrastruktur

Vi välkomnar utredningens förslag till att de offentliga insatserna för laddinfrastruktur behöver samordnas bättre, takten öka och hinder röjas. Staten måste höja tempot och ambitionen i utbyggnaden av laddinfrastrukturen om vi ska nå våra klimatmål. Det kräver också att det finns tillräckligt med effekt och kapacitet i elnäten.

EU-kommissionens har nyligen förslagit en ändring av direktiv (2014/94/EU) om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen. Det är ett steg i rätt riktning mot ett framtida EU med minskat behov av fossila bränslen inom transportsektorn, men för att målet om ett EU fritt från fossila drivmedel ska bli verklighet måste kraven ställas högre än i det aktuella förslaget. Om Sverige redan från 2030 enbart ska sälja elbilar och vätgasbilar behöver kraven skärpas ytterligare.

Användarstudier visar att den viktigaste platsen för laddning är hemma över natten. För de cirka 40 procent av befolkningen som bor i småhus är det en relativt enkel åtgärd att installera en laddbox. Men för över hälften av Sveriges hushåll är det idag en stor utmaning att köra eldrivet. Dessa hushåll är till stor del beroende av den publika laddinfrastrukturen i samhället och därför är det av högsta vikt att denna byggs ut och att användarvänligheten maximeras snarast. För att förenkla för dessa hushåll bör EU införa ”right-to-plug”, alltså rätten att kunna ladda sitt fordon hemma. I detta ingår krav på antal laddpunkter och förberedda laddplatser vid ny- och ombyggnation samt att fastighetsägare inte får neka boende rätten att ladda sitt fordon utan motivering.

Enligt vår bedömning kommer Sverige att ha över en miljon laddbara fordon redan 2025 och 2,5 miljoner laddbara fordon till 2030. Om vi dessutom inför målet om att enbart sälja elbilar och vätgasbilar från 2030 så måste kraven i Kommissionens förslag bli högre. Den publika laddinfrastrukturen måste också bli mer användarvänlig. Det måste bli

enklare för bilisten att hitta närmaste laddplats, samt starta, stoppa och betala för sin laddning. Vidare måste elpriserna säkerställas på en rimlig nivå.

Vi delar behovet av en större samordning av myndigheternas ansvar behöver förtydligas samt behovet av att ta fram en bred och långsiktig nationell plan för de statliga insatserna för laddinfrastruktur i transportsektorn och för arbetsmaskiner. För tunga fordon är det, precis som utredningen föreslår, viktigt att laddinfrastrukturen kommer på plats snabbt som möjliggör depåladdning, destinationsladdning och snabbbladdning.

Det behövs tydliga och ambitiösa etappmål för elektrifieringen av tunga transporter, som visar vilka roller och ansvar olika aktörer har för en snabb utbyggnad av laddinfrastrukturen och för nätets effekt och kapacitet.

Biodrivmedel behövs

För att Sverige ska nå sina ambitiösa mål inom transportsektorn till 2030 krävs en kraftigt ökad andel hållbara biodrivmedel. För att detta ska ske måste långsiktiga förutsättningar finnas på plats för att både stimulera produktion av biodrivmedel samt göra biodrivmedlen konkurrenskraftiga gentemot fossila drivmedel. Precis som utredningen föreslår bör Sverige driva på inom EU för att få till effektiva regelverk inom EU som möjliggör att Sverige kan skapa rätt förutsättningar för biodrivmedel.

Konsekvenser av att fasa ut fossila drivmedel

Utfasningen föreslår att fossila drivmedel ska vara utfasade 2040. Enligt utredningen så kan styrmedel och åtgärder som underlättar elektrifieringen och ett transporteffektivt samhälle kan behovet av biodrivmedel för att nå utfasningen dämpas. Utredningen belyser inte närmare hur konsumenter och företag, som är beroende av biodrivmedel, ska säkerställa sina behov under tiden när drivmedelsbolagen och drivmedelsstationerna ställer om. Här behöver en handlingsplan tas fram för att analysera behoven, förutsättningarna och effekterna.

Likaså behöver en handlingsplan tas fram som belyser hur utryckningsfordon, specialfordon och fordon för särskilda ändamål ska hanteras i omställningen.

Att införa effektiva styrmedel samtidigt som laddinfrastrukturen byggs ut, är centralt för hur snabbt omställningen kan ske, men att öka förnyelsen i vår fordonsflotta är avgörande ur både ett miljö- och säkerhetsperspektiv.

Stockholm den 6 september 2021

BIL Sweden

Jessica Alenius
Vice VD