

201123

Till  
Finansdepartementet

**Synpunkter på "Förstärkt och förenklad miljöstyrning i bonus-malus-systemet",  
Fi2020/04288**

**Bonus/malus-systemet bromsar sannolikt elektrifieringen**

För att bedöma det svenska bonus-malussystemet måste man förstå hur det samspelar med den europeiska lagstiftningen om bilar och koldioxid<sup>1</sup>. Klimatnyttan av det svenska systemet går inte att bedöma isolerat.

Som påpekas på sid 14, underlättar det svenska bonus-malus-systemet för bilföretagen inom EU att uppfylla EU-lagstiftningen om bilar och koldioxid. Att andelen bränsletörstiga bilar i den svenska nybilsförsäljningen begränsas kan te sig positivt, men ju fler bränslesnåla bilar som säljs i Sverige, desto fler bränsletörstiga kan säljas på andra håll i unionen.

En annan, knappast önskvärd effekt av det svenska bonus-malussystemet, som inte diskuteras i promemorian, är att det innebär att trycket på bilföretagen att placera laddbara fordon på den europeiska marknaden försvagas.

EU-lagstiftningen om bilar och koldioxid påminner om en utsläppsbubbla och härbärgerar en inbyggd motsättning där lägre genomsnittliga utsläpp från ICE-bilarna (ICE=Internal Combustion Engine, populärt "bensin- och dieslbilar") leder till en lägre andel laddbara bilar. Och tvärtom – ju bränsletörstigare de ICE-bilar som säljs är, desto fler laddbara bilar måste biltillverkarna placera på marknaden för att klara lagkraven.

För att så snabbt som möjligt pressa ned de klimatpåverkande utsläppen från trafiken bör man, enligt min mening, prioritera elektrifieringen av fordonsflottan framför låga certifierade utsläpp från nya ICE-bilar. Med en lägre andel ICE-fordon skulle det samtidigt bli det lättare att tillgodose efterfrågan på drivmedel med icke-fossila drivmedel (biodrivmedel, elektrobränslen etc.), dvs. utfasningen av fossila drivmedel kan tidigareläggas.

För en sådan linje talar även fördelnings- och regionalpolitiska skäl. När de fossila drivmedlen på ett eller annat sätt (t.ex. reduktionsplikt, koldioxidskatter, utsläppshandel) successivt tvingas bort, kommer priserna på flytande drivmedel att stiga, vilket kan väntas leda till fördelnings- och regionalpolitiska problem och spänningar. I ett sådant läge är det av bl.a. opinionsmässiga skäl värdefullt om en så liten andel av bilisterna som möjligt är beroende av ICE-fordon.

**Fasa ut laddhybriderna – höjda statsbidrag för laddstolpar i glesbygden**

Huvuddelen av de laddbara fordon som bonus-malussystemet hjälper till att föra ut på marknaden är laddhybrider. De uppföljningar som gjorts tyder på att dessa fordon i första hand drivs med bensin eller diesel. Eftersom laddhybriderna ofta är relativt tunga (bl.a. som en konsekvens av de dubbla drivsystemen) har ökningen av laddhybrider sannolikt liten effekt på utsläppen av koldioxid. En

---

<sup>1</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/PDF/?uri=CELEX:02009R0443-20180517&qid=1604675722135&from=SV>

nyligen publicerad studie tyder på att drivmedelsförbrukningen, och därmed koldioxidutsläppen, från laddhybrider är betydligt högre under verklig användning än vad certifieringsvärdena indikerar:

[https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/2020\\_11\\_Plugin\\_hybrids\\_report\\_final.pdf](https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/2020_11_Plugin_hybrids_report_final.pdf)

Mot denna bakgrund bör incitamenten för laddhybrider snarast trappas ned och istället tydligare fokusera på att öka andelen renodlade elbilar, särskilt bland glesbygdsbilister. För att detta ska ge effekt måste en snabb utbyggnad av laddinfrastrukturen, med prioritet för glesbygden, genomföras.

Magnus Nilsson

Miljökonsult, forskare, klimatpolitisk analytiker

Magnus Nilsson Produktion, c/o Context, Kungsgatan 84, 112 27 Stockholm Tfn. +46-(0)708-99 66 88

[magnus@nilssonproduktion.se](mailto:magnus@nilssonproduktion.se) [magnus@context.nu](mailto:magnus@context.nu)

[www.nilssonproduktion.se](http://www.nilssonproduktion.se) [www.context.nu](http://www.context.nu)

Välkommen att läsa och kommentera det jag skriver på [Klimat- och naturvårdsbloggen](#)

**“If the transition will not be just, there will just be no transition.”**

Frans Timmermanns, EUs klimatkommissionär