

Ändrad malus för husbilar och vissa alternativbränslefordon Fi2024/00720 – remissvar från 2030-sekretariatet

Bakgrund

I denna promemoria föreslås att malus för husbilar tas bort och att nya fordon som är utrustade med teknik för drift med en bränsleblandning som till övervägande del består av alkohol ska omfattas av malus. Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 februari 2025. [Promemorian återfinns här](#), [missivet här](#). Nedan presenteras 2030-sekretariatets synpunkter, först övergripande gällande bonus-malus, därefter avseende den föreslagna förändringen för husbilar och slutligen avseende den föreslagna förändringen för etanolbilar.

2030-sekretariatets förslag

Övergripande: Utveckla bonus-malus

Bonus-malus-systemet som infördes 2018 för nya personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar har varit en viktig del i att ställa om Sveriges fordonsflotta kostnadseffektivt, förutsägbart och fördelningsmässigt rimligt. En bonus för bilar med lägst klimatpåverkan kan motsvaras av en malus för bilar med hög klimatpåverkan, innebärande att alla ges en stimulans att välja ett fordon med lägre utsläpp och att kostnaden för statskassan blir lägre än om det endast finns premier eller bonus. Det är dessutom lätt att stegvis skärpa vilka fordon som är bonusberättigade, samt sänka gränsen för när malus börjar tas ut och/eller höja malusbeloppet.

I 2030-sekretariatets förslag motsvaras bonus av malus så att statskassan inte alls påverkas av omställningen i denna del. Vi är kritiska till att bonus avskaffades för tidigt och plötsligt, och menar att det bör finnas en bonus el- och gasdrivna fordon under exempelvis 450 000 kronor i inköpspris, med halva bonusen för inköp av begagnade el- och gasfordon som då inte skulle exporteras i den utsträckning som sker idag. Samtidigt bör malus förlängas till 5 eller 7 år, så att också andrahandsmarknaden får en styrsignal.

Husbilar: Avskaffa inte malus

Specifikt för husbilar, personbilar klass II, är det fel tillfälle att avskaffa malusbeskattningen, när den totala dominansen för dieseldrivna husbilar med höga utsläpp är på väg att brytas. Regeringen har rätt i att ”utbudet av låg- och nollutsläppsalternativ i fordonskategorin ännu inte [är] lika utvecklat som för andra personbilar och lätta lastbilar”, men den rimliga slutsatsen är *inte* att avskaffa det främsta styrmedlet för att påskynda denna omställning.

Regeringen anger korrekt ”Att ta bort malus för husbilar minskar incitamenten för köpare av husbilar att välja ett fordon med låga koldioxidutsläpp. Utbudet av eldrivna eller laddbara husbilar är idag mycket litet men flera eldrivna modeller av husbilar har lanserats det senaste året. I och med att elektrifieringen nu tagit fart bland lätta lastbilar är det rimligt att förvänta sig att även allt fler eldrivna husbilmodeller kommer att introduceras de närmaste åren.” En sådan utveckling är särskilt angelägen för fordon med hög förbrukning, såsom husbilar.

Utifrån att nya husbilar i snitt kostar en dryg miljon kronor, konstaterar regeringen helt riktigt att ”Hushåll med relativt höga inkomster bedöms svara för en större del av inköpen av nya husbilar. Förslaget om borttagen malus för husbilar bedöms därför främst gynna hushåll i den övre delen av inkomstfördelningen.” Det finns alltså för denna fordonskategori ekonomisk kapacitet att betala för fordonens utsläpp enligt nu gällande regler, vilket enligt regeringens beräkningar innebär en årlig malus på ca 6 150 kronor – eller att medverka till att påskynda omställningen, genom att välja el- eller gasdrivna husbilar.

Regeringen resonerar kring att ett alternativ till att helt ta bort malus för husbilar är att införa en särreglering där malus för husbilar är lägre än för andra lätta fordon, exempelvis genom en procentuell nedjustering, alternativt genom särskilda belopp eller gränser för hur malus tas ut för husbilar. Då husbilar står för en helt egen kategori, Personbil klass II, är detta relativt enkelt att göra och betydligt bättre än en helt avskaffad malus.

Väl så viktigt är att stimulera de bästa fordonen; husbilar är teknisk mer lika lätta lastbilar där eldrift nu berättigar till en bonus på 50 000 kronor, men då de formellt klassas som personbil II, omfattas husbilarna inte av bonus vilket bör justeras skyndsamt, särskilt om regeringen går vidare med förslaget om avskaffad malus. Därtill bör Transportstyrelsens förslag till förenklat reglemente för konvertering skyndsamt införas, och stimuleras med en konverteringspremie.

Om regeringen trots detta väljer att gå vidare med avskaffandet av malus, bör det inte gälla husbilar som tas i bruk före den 1 februari 2025, inklusive sådana som redan tagits i bruk. Då de som skaffat husbil varit medvetna om att de omfattas av malusbeskattning, bör den fortsatt gälla under husbilens första tre år, såsom villkoren var vid införskaffandet.

Etanolbilar: Behåll malus-undantaget

Regeringen föreslår att undantaget från malus avskaffas för nya fordon som är utrustade med teknik för drift med en bränsleblandning som till övervägande del består av alkohol tas bort från den 1 februari 2025. I praktiken gäller detta bilar anpassade till E85, så kallade flexfuel.

Vi delar regeringens grunder för förslaget; den minskade klimatpåverkan av bilar som *kan* framföras på E85 uppstår först om de faktiskt *gör* det. Trafikverkets bedömning är att flexfuelbilar huvudsakligen tankas med bensin, eftersom det vanligen är billigare än E85. Det förstärks genom regeringens ambitioner att sänka priset vid pump på bensin; även om den faktiska prissänkningen varit marginell har signalvärdet försvårat omställningen.

Vi delar också regeringens analys att de nya personbilar och lätta lastbilar som registrerats för E85 typiskt sett är bilar med hög bränsleförbrukning, som skulle ha fått en hög malusbeskattning utan undantaget. Vi har också själva som ”mystery shopper” noterat att bilhandlare som saluför E85- eller Flexfuel-fordon betonar att de inte behöver framföras på E85. Det kan antas att miljöskäl är helt underordnade den ekonomiska besparingen som kan uppgå till tiotusentals kronor över malusperiodens tre år.

Utifrån detta drar dock regeringen den ur klimatperspektivet felaktiga slutsatsen att malus-undantaget bör avskaffas. Det skulle i kombination med billigare fossila bränslen i praktiken innebära slutet för E85 som fordonsbränsle och att den betydande investering som gjorts i

sammanlagt över 1 000 mackar med E85 – ungefär var tredje mack saluför drivmedlet – inte nyttjandegörs, vilket strider mot regeringens betoning av kostnadseffektivt klimatarbete.

Istället bör, som 2030-sekretariatet återkommande påpekat, det i första hand säkras att det är lönsamt att tanka förnybart jämfört med fossilt – såsom stadgas av förorenaren betalarpincipen som är både svensk lag och EU-rätt. Om riksdag och regering vill att fossila bränslen även fortsatt ska vara billigare än de förnybara, bör undantaget från malus villkoras med att kan visa upp att fordonet i fråga huvudsakligen tankats med E85. Göteborgs stad har tidigare villkorat miljöbilsförmåner på detta sätt och det är i skattesammanhang inte ovanligt att man begär avdrag för något som man vid en eventuell revision kan behöva styrka med exempelvis kvitton. Är det inte möjligt, blir man återbetalningsskyldig.

Regeringen gör också en korrekt beskrivning av att det genom konvertering är möjligt att anpassa befintliga bensindrivna fordon till E85, ”Det är i regel tekniskt enkelt att genomföra en sådan efterkonvertering, utan några större ändringar av fordonets ursprungliga bränslesystem. Det förekommer att komponenter i bränslesystemet behöva bytas ut, men annars handlar det enbart om att motorns styrdator behöver programmeras om. Särskilda konverteringssatser för ändamålet finns idag på marknaden och det förekommer också att nya fordon säljs med konvertering som en tilläggstjänst.” Det är utmärkt att regeringen också påminner om att Transportstyrelsen remitterat ett förslag om att ändra myndighetens föreskrifter i syfte att bl.a. underlätta efterkonvertering av bensindrivna fordon till drift med E85 med hjälp av konverteringssatser.

”Antalet efterkonverteringar kan förväntas öka om Transportstyrelsens föreskrifter på området ändras”, konstaterar regeringen. Det är positivt eftersom transportsektorns klimatmål nationellt och Sveriges åtagande inom EU:s ESR för 2030 förutsätter att utsläppen från befintliga fordon minskas. Här är konvertering från bensin till etanol och biogas och från förbränningsmotor till eldrift liksom skiftet från fossil till förnybar diesel avgörande, och konverteringsmöjligheten bör ses ur detta perspektiv. Det bör göras lättare att konvertera, det bör stimuleras med en premie och undantaget för malus bör finnas kvar.

Avslutande ord

2030-sekretariatet tackar för möjligheten att få ge synpunkter på detta förslag, som vi i huvudsak avstyrker. Utifrån våra omfattande datasimuleringar och detaljerade indikatorer, konstaterar vi att omställningen av fordonsflottan från fossila drivmedel till eldrift och förnybara drivmedel måste påskyndas – annars missar Sverige både vårt eget klimatmål och EU:s bördefördelade 2030-mål och måste då köpa in utsläppsrätter eller betala böter.

Förändringarna som föreslås försvårar omställningen, och vi föreslår att regeringen tar fasta på klimatministerns utfästelse att de klimatpåverkande utsläppen ska minska ”varje dag, hela tiden” – inte öka med de nya policyförslag regeringen lägger. Vi ser fram emot sådana förslag och bidrar ständigt själva med att föreslå förändringar som kan leda till att klimatmålen nås.

Stockholm den 26 april 2024

Mattias Goldmann
2030-sekretariatet