

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

Finansdepartementet

fi.remissvar@regeringskansliet.se
viktor.berg@regeringskansliet.se

SVERIGES ÅKERIFÖRETAGS YTTRANDE ÖVER PROMEMORIAN SKÄRPT MILJÖSTYRING I BONUS- MALUSSYSTEMET

Sveriges Åkeriföretag är med cirka 5 100 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.

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 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.

- Utbudet av lätta lastbilar som inte drabbas av förhöjd malusskatt är begränsat och detta fordonssegment drabbas därför extra hårt av de uppdaterade justeringarna av malusnivåerna, vilket man bör ta hänsyn till i utformningen av de nya gränsvärdena.
- 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.
- 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.

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 att styra mot som också är anpassade till användarnas behov. I promemorian gör man bedömningen att de föreslagna förändringarna bedöms påverka fordon med större lastkapacitet på samma sätt som andra fordon:

”Utbudet av laddbara personbilar och lätta lastbilar ökar nu snabbt vilket gör det allt lättare för nybilsköparna att välja ett fordon som det inte utgår någon förhöjd fordonsskatt för. Även den som behöver ett fordon med stor lastkapacitet, t.ex. i sitt arbete eller på grund av en funktionsnedsättning, kan alltså i ökande utsträckning välja ett fordon utan förhöjd fordonsskatt. De föreslagna förändringarna bedöms påverka fordon med större lastkapacitet på samma sätt som andra fordon.”

Detta menar Sveriges Åkeriföretag är en slutsats utifrån en bristfällig konsekvensanalys som inte tar hänsyn till de specifika krav som ställs på ett arbetsfordon utifrån egenskaper såsom räckvidd, flexibilitet och maximal lastvikt. 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. Fler lätta lastbilar kan också leda till större trängsel i våra städer.

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, där vikten av den bränslebärande utrustningen får uppgå till högst 750 kg i enlighet med vad som tillåts enligt Europaparlamentets och Rådets direktiv (EU) 2018/645 av den 18 april 2018 om ändring av direktiv 2003/59/EG om grundläggande kompetens och fortbildning för förare av vissa vägfordon för gods- eller persontransport och direktiv 2006/126/EG om körkort. Sveriges Åkeriföretag ser därför Transportstyrelsens slutsats, i det regeringsuppdrag som de nyligen redovisat angående förutsättningarna för att kunna köra tyngre lastbilar som drivs med alternativa bränslen med B-behörighet, att inte rekommendera att införa denna möjlighet i Sverige som mycket olycklig. Om andelen eldrivna lätta lastbilar ska kunna öka i enlighet med målen för direktivet, utan allt för stor påverkan på transporterarnas effektivitet, så anser Sveriges Åkeriföretag att man snarare bör arbeta för att undanröja de hinder som Transportstyrelsen menar är anledningen till rekommendationen att inte införa undantaget i Sverige.

Till följd av lätta lastbilers högre vikt i förhållande till personbilar har lätta eldrivna transportbilar också generellt kortare räckvidd i förhållande till eldrivna personbilar och därmed generellt sämre flexibilitet när det gäller hur fordonet kan nyttjas. Utvecklingen av fordon med så pass låga utsläpp att de inte får någon förhöjd fordonsskatt 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 fordonsegment. Detta sammantaget anser Sveriges Åkeriföretag bör utgöra grund för att särskilja kraven för personbilar och lätta lastbilar inom bonus-malus-systemet.

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.

Övrigt

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

Med vänlig hälsning



Fredrik Svensson
Hållbarhetsansvarig