

Stockholm den 22 december 2022

Remissvar av promemorian Ändrad nedsättning av förmånsvärdet för miljöanpassade bilar

Energigas Sverige, som är branschorganisationen för energigaserna i Sverige, har tagit del av rubricerad promemoria. Vi tackar för möjligheten att bidra med synpunkter och delger härmed vårt yttrande enligt Finansdepartementets remiss den 13 oktober 2021.

Sammanfattning

Oavsett om vi gör jämförelsen i ett well-to-wheel- eller livscykelperspektiv så är det tydligt att gasbilar generellt sett ger lägre klimatutsläpp än laddhybrider – ofta betydligt lägre.

Energigas Sverige anser att miljöstyrningen i fordonssektorn bör bygga på fordonens klimatpåverkan i ett well-to-wheel- eller livscykelperspektiv. Nedsättningsreglerna syftar till att öka miljöprestanda hos förmånsbilarna, och då är det rimligt att miljöprestanda faktiskt också vägs in vid bestämning av de schabloniserade nedsättningsbeloppen.

Att nedsättningen ökas något för gasbilar är mycket positivt och det innebär i praktiken att gasbilarnas goda miljöprestanda *till viss del* har vägts in i det remitterade förslaget, dock inte i tillräckligt hög utsträckning. Det föreslås fortfarande en högre nedsättning för laddhybrider (140 000 kronor) än för gasbilar (100 000 kronor), vilket rimmar dåligt med det faktum att gasbilar ger lägre, ofta betydligt lägre, klimatutsläpp än laddhybrider (se ovan).

Mot bakgrund av att gasbilarna ger lägre utsläpp än laddhybrider anser Energigas Sverige att förslaget måste justeras så att gasbilar och laddhybrider ges åtminstone samma nedsättning.

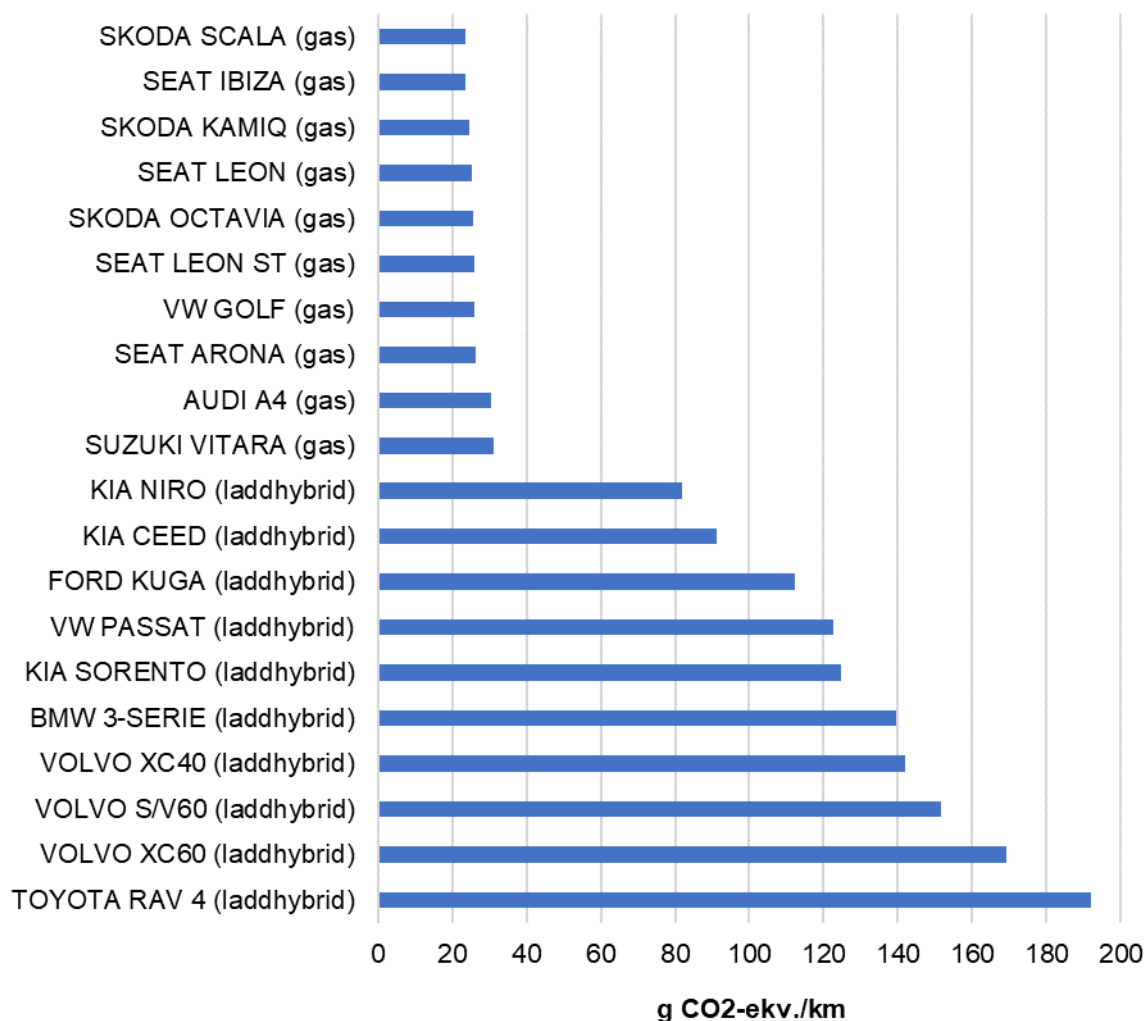
Redan gjorda investeringarna i över 200 tankstationer – som idag levererar 98 procent hållbar, förnybar biogas – är långt ifrån avskrivna. Det enda vettiga, och försvarbara ur klimatsynpunkt och ur ekonomisk synvinkel, vore att säkerställa att vi verkligen får ut bästa möjliga klimatnytta ur dessa investeringar. Det görs enkelt genom att fortsätta premiera gasbilar på liknande sätt som övriga klimatbonusbilar premieras. Det krävs inte mer för att klimatnytta ska uppstå. Investeringarna är redan gjorda. Tekniken finns här och nu.

Miljöstyrningen i förmånsbilssegmentet är en viktig del i premierandet av gasbilar och andra klimatbonusbilar, eftersom en stor del av nybilsförsäljningen sker i just det segmentet. Alltså är det angeläget att gasbilar ges rättvisa konkurrensvillkor i förmånsvärdesberäkningen. Med det remitterade förslaget får vi dock en situation där laddhybriderna riskerar att konkurrera ut gasbilarna i förmånsbilssegmentet, baserat på helt felaktiga signaler och bristande miljöstyrning. Det vore mycket olyckligt för trovärdigheten i styrmedlet och för klimatarbetet och biogasutvecklingen generellt i Sverige.

Gasbilar ger lägre klimatutsläpp än laddhybrider

Så vitt vi känner till saknas publik statistik på hur stor den faktiska bränsleförbrukningen är i olika bilar jämfört med exempelvis WLTP-värden. Via den tyska sidan www.spritmonitor.de kan dock användare rapportera in faktisk bränsleförbrukning för sin bil. För laddhybrider rapporteras bensinförbrukningen. För gasbilar rapporteras fordonsgasförbrukningen.

Genom att utgå från bränsleförbrukningen och årsmedelvärden av växthusgasutsläpp¹ för bensen (89,1 g CO₂-ekv./MJ) respektive fordonsgas (12,6 g CO₂-ekv./MJ) levererad på den svenska marknaden räknar vi fram följande well-to-wheel-utsläpp för de tio mest sålda laddhybriderna och de tio mest sålda gasbilarna i Sverige:²



Figur 1: Well-to-wheel-utsläpp (i g CO₂-ekv./km) för de tio mest sålda laddhybriderna och de tio mest sålda gasbilarna i Sverige. Baserat på rapporterad faktisk bränsleförbrukning via www.spritmonitor.de samt Energimyndighetens rapport *ER 2021/29 Drivmedel 2020*.

Figuren visar att laddhybridernas well-to-wheel-utsläpp varierar mellan 82–192 g CO₂-ekv./km (beroende på märke och modell), vilket till och med överskrider den föreslagna kommande gränsen för malus (förhöjd fordonsskatt)³. De tio gasbilarnas well-to-wheel-utsläpp uppgår till 23–31 g CO₂-ekv./km (varav 8 av 10 ligger i intervallet 23–26 g CO₂-ekv./km), d.v.s. betydligt lägre än för

¹ Energimyndighetens rapport *ER2021/29 Drivmedel 2020*.

² Bränsleförbrukningen som ligger till grund för beräkningarna baseras på ett underlag av cirka 1 350 laddhybrider och 1 250 gasbilar.

³ Enligt promemorian *Skärpt miljöstyrning i bonus-malus-systemet* föreslås att den nedre gränsen för när det förhöjda koldioxidbeloppet tas ut ska sänkas från 90 till 75 g CO₂/km.

laddhybriderna. Det är ett resultat av att fordonsgasen i Sverige till hela 98 procent består av hållbar, förnybar biogas med mycket hög klimatnytta.¹

Utfallet är så signifikant sämre för laddhybrider, än för gasbilar, att slutsatsen bör bli densamma även om det skulle visa sig att körmönstret hos laddhybrider är lite annorlunda i Sverige jämfört med Tyskland. Vi känner dock inte till någon publicerad data som pekar på att laddhybrider körs annorlunda i Sverige.

I sammanhanget bör även noteras att gasbilarna, till skillnad från laddhybriderna, är utrustade med en mycket liten bensintank (mindre än 10 liter). Därmed är det rimligt att anta att gasbilarna nästan alltid körs på gas. Bensintanken finns där enbart som reservtank, vilket inte är fallet för laddhybriderna där bensintanken är betydligt större.

I Bilaga 1 redovisar vi även Gröna Bilisters bedömning av klimatpåverkan från de 45 miljöbästa bilarna i ett livscykelperspektiv, även här uttryckt i g CO₂-ekv./km. I den bedömningen ingår klimatpåverkan från både drivmedel och bil. Figuren i Bilaga 1 visar att de miljöbästa gasbilarna och de miljöbästa elbilarna är likvärdiga ur klimatperspektiv. Laddhybriderna ger störst klimatutsläpp av samtliga 45 bilar i jämförelsen, trots att laddhybridernas verkliga (högre) bränsleförbrukning inte ens har tagits med i beräkningen.

Sammantaget konstaterar vi att oavsett om vi gör jämförelsen i ett well-to-wheel- eller livscykelperspektiv så är det tydligt att gasbilar generellt sett ger lägre klimatutsläpp än laddhybrider – ofta betydligt lägre.

Miljöstyrningen bör baseras på well-to-wheel- eller livscykelutsläpp

Energigas Sverige anser att miljöstyrningen i fordonssektorn bör bygga på fordonens klimatpåverkan i ett well-to-wheel- eller livscykelperspektiv. Detta bör även gälla för miljöstyrningen inom förmånsbilssegmentet.

Finansdepartementet skriver i den remitterade promemorian att reglerna som nu föreslås förenklas *"infördes för att underlätta introduktionen av miljöanpassade bilar på bilmaknaden och på så sätt skapa bättre förutsättningar för att miljöprestandan hos beståndet av förmånsbilar skulle öka"*.

Mot bakgrund av att nedsättningsreglerna syftar till att öka miljöprestanda hos förmånsbilarna är det rimligt att miljöprestanda faktiskt också vägs in vid bestämning av de schabloniserade nedsättningsbeloppen.

Finansdepartementet föreslår dock att schablonerna i stället baseras på den fördyring som bilarnas respektive miljöteknik innebär, med en något ökad nedsättning för just gasbilar *"för att ytterligare premiера denna miljöteknik, som ger låga utsläpp av fossil koldioxid vid körning på i huvudsak biogas"*.

Att nedsättningen ökas något för gasbilar är mycket positivt och det innebär i praktiken att gasbilarnas goda miljöprestanda *till viss del* har vägts in i det remitterade förslaget, dock inte i tillräckligt hög utsträckning. Det föreslås fortfarande en högre nedsättning för laddhybrider (140 000 kronor) än för gasbilar (100 000 kronor), vilket rimmar dåligt med det faktum att gasbilar ger lägre, ofta betydligt lägre, klimatutsläpp än laddhybrider (se ovan).

I övrigt välkomnar vi förslaget att nybilspriset för bilar med viss miljöteknik ska sättas ned enligt schablon. Det kommer sannolikt leda till betydande regelförenkling, vilket Energigas Sverige välkomnar.

Gasbilar och laddhybrider bör ges åtminstone samma nedsättning

Mot bakgrund av att gasbilarna ger lägre utsläpp än laddhybrider anser Energigas Sverige att förslaget måste justeras så att gasbilar och laddhybrider ges åtminstone samma nedsättning. Det kan göras genom att antingen höja nedsättningen för gasbilar eller sänka den för laddhybrider, alternativt att nedsättningen sätts på exempelvis 120 000 kronor för både laddhybrider och gasbilar.

Det viktiga är att miljöprestanda (i ett well-to-wheel- eller livscykelperspektiv) vägs in på ett rättvist och teknik neutralt sätt, samt att gasbilarnas låga utsläpp – i förhållande till laddhybridernas relativt höga utsläpp – faktiskt på riktigt återspeglas i schablonerna.

Schablonerna kommer att ha ett viktigt signalvärde till konsumenter och företag. Därför är det angeläget att låga utsläpp ger hög nedsättning, och tvärtom. Med det remitterade förslaget får vi en situation där laddhybriderna riskerar att konkurrera ut gasbilarna i förmånsbilssegmentet, baserat på helt felaktiga signaler och bristande miljöstyrning. Det vore mycket olyckligt för trovärdigheten i styrmedlet och för klimatarbetet och biogasutvecklingen generellt i Sverige.

Använd redan gjorda investeringar i biogasinфраstruktur!

Energigas Sverige vill påminna regeringen om de stora investeringar som redan har gjorts i tankinfrastruktur för gasbilar. Över 200 publika tankstationer för komprimerad fordonsgas har under senare år etablerats runt om i Sverige, med både privata och offentliga medel. Dessa tankstationer levererar i genomsnitt 98 procent hållbar, förnybar biogas, varav merparten dessutom är inhemskt producerad i Sverige¹.

Den här utbyggnaden har uppmuntrats och stöttats via det offentliga, bland annat genom nationella politiska initiativ som exempelvis Klimatklivet. Utbyggnaden av tankstationer har till och med varit ett krav från EU, genom [direktiv 2014/94/EU om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen](#).

De här investeringarna är långt ifrån avskrivna. Det enda vettiga, och försvarbara ur klimatsynpunkt och ur ekonomisk synvinkel, vore att säkerställa att vi verkligen får ut bästa möjliga klimatnytta ur dessa investeringar. Det görs enkelt genom att fortsätta premiera gasbilar på liknande sätt som övriga klimatbonusbilar premieras. Det krävs inte mer för att klimatnytta ska uppstå. Investeringarna är redan gjorda. Tekniken finns här och nu.

Miljöstyrningen i förmånsbilssegmentet är en viktig del i premierandet av gasbilar och andra klimatbonusbilar, eftersom en stor del av nybilsförsäljningen sker i just det segmentet. Alltså är det angeläget att gasbilar ges rättvisa konkurrensvillkor i förmånsvärdesberäkningen. Så att gasbilarna fortsätter att komma ut på marknaden. Så att mer bensin och diesel fasas ut till förmån för förnybar hållbar biogas med mycket hög klimatnytta.

Med vänliga hälsningar,

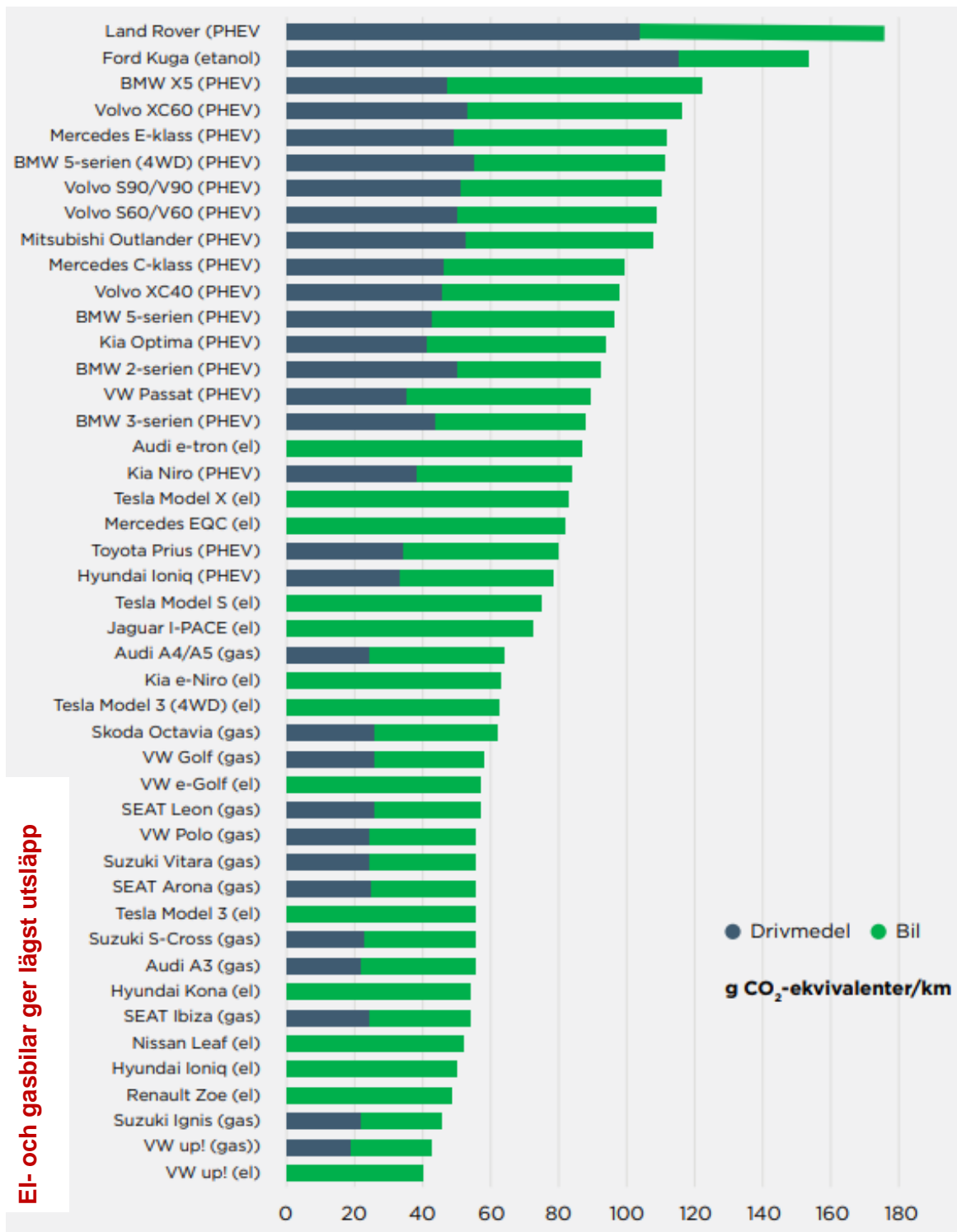


Maria Malmkvist
Vd



Ellenor Grundfelt
Strategichef och ansvarig styrmedel

Bilaga 1



Gröna Bilisters bedömning av klimatpåverkan från de 45 miljöbästa bilarna i ett livscykelperspektiv, uttryckt i g CO₂-ekv./km. I bedömningen ingår klimatpåverkan från både drivmedel och bil. Bilarna antas tanka det ur klimatsynpunkt bästa drivmedlet på marknaden, avsett för bilen i fråga. För gasbilar är det biogas. Elen till elbilar och laddhybrider antas komma från miljömärkt el från sol, vind eller vatten. Den sammanlagda körsträckan under bilens livstid antas vara 20 000 mil.
Källa: <http://www.gronabilister.se/miljobastabil2019>