

Diarienummer: Fi2020/04374

Finansdepartementet

Ellenor Grundfelt  
Ellenor.grundfelt@energigas.se

103 33 Stockholm

fi.remissvar@regeringskansliet.se

Stockholm den 26 januari 2021

## Remissvar av promemorian Justerad beräkning av bilförmån

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 4 november 2020.

### Energigas Sveriges synpunkter på förslaget

Energigas Sverige har inga invändningar mot att ändra det ränterelaterade och det prisrelaterade beloppet vid beräkning av bilförmån. Vi förstår syftet med det och ser i grunden positivt på att skapa neutralitet mellan inkomst i form av kontant lön och bilförmån. Vi beklagar dock att miljöstyrningen i det viktiga förmånsbilssegmentet har försvagats väsentligt i och med att den tillfälliga nedsättningen av förmånsvärdet på gasbilar och laddbara bilar inte förlängdes efter 2020.

I relation till laddbara bilar är det just gasbilar som drabbas värst av summan av de förändringar som redan är genomförda (borttagandet av den tillfälliga nedsättningen) och det nu remitterade förslaget om justerad beräkning av bilförmån. Det remitterade förslagets effekter på förmånsvärdet varierar med nybilspriset (figur 5.1. i den remitterade promemorian). Störst procentuell höjning av förmånsvärdet blir det för bilar vars nybilspris ligger närmast nuvarande brytpunkt på 7,5 prisbasbelopp (ca 355 000 kronor). Tittar vi på Sveriges mest miljöanpassade bilar (klimatbonusbilarna) som är relevanta för förmånsbilssegmentet är det just gasbilar som generellt sett ligger närmast denna brytpunkt och därför drabbas värst av de föreslagna förändringarna.

Laddbara bilar ligger ofta i en högre prisklass, vilket ger en mindre kännbar höjning av förmånsvärdet eller i vissa fall till och med en sänkning. Även i relation till dyrare bensin- och dieselbilar drabbas gasbilar hårdast av den föreslagna förändringen. Det här framgår tyvärr inte i konsekvensanalysen, vilket är en brist. Under rubrikerna *Avgränsningar* och *Effekter för miljön* tas elbilar och laddhybridbilar upp som exempel, men inte gasbilar.

Att gasbilar – som till 95 procent<sup>1</sup> drivs med förnybar, hållbar och cirkulär biogas – drabbas extra hårt av förändringarna i förmånsbilssegmentet är olyckligt. Det är ett steg i fel riktning i det här läget när det har konstaterats att kraftfullare åtgärder krävs för att leda Sverige mot klimatmålen och 2030-målet för transportsektorn.<sup>2</sup> Det är också kontraproduktivt mot bakgrund av att regeringen tillsammans med Centerpartiet och Liberalerna har aviserat (i Januariavtalet) att Sverige ska satsa på en utbyggnad av biogasproduktion och ökad användning av biogas som drivmedel. Dessutom är det problematiskt ur ett nationalekonomiskt perspektiv att ta bort nödvändiga ekonomiska incitament för att välja gasbil samtidigt som statliga medel (inom Klimatklivet) används för att

---

<sup>1</sup> Källa: SCB

<sup>2</sup> Källa: Klimatpolitiska rådets rapport 2020 och 2019

stimulera investeringar i tankstationer för biogas. En reell satsning på biogas – där vi realiserar biogasens unika, breda och värdefulla samhällsnyttor – kräver en mer konsekvent politik.

### De ekonomiska incitamenten för att välja biogas har minskat väsentligt

Eftersom den tillfälliga nedsättningen av förmånsvärdet på gasbilar och laddbara bilar (40-procentsregeln) nu har slopats har de ekonomiska incitamenten för att välja biogas redan minskat väsentligt.

I exemplet nedan jämförs en VW Golf TGI (biogas) med motsvarande bensin- och dieselmodell (grå och blå ruta). Uppgifterna kommer från Volkswagen och visar den faktiska månadskostnaden för bilförmån (förmånsskatten). Från 1 april antas fordonsskatten höjas enligt regeringens tidigare remitterade förslag om skärpt malus, vilket höjer förmånsvärdet för bensin- och dieselalternativet något. Marginalskatten antas i exemplet vara 50 procent.

2020 (med 40 % nedsättning)	
Skillnad mot bensin	- 468 kr
Skillnad mot diesel	- 676 kr
1 april 2021 (utan 40 % nedsättning)	
Skillnad mot bensin	- 101 kr
Skillnad mot diesel	- 307 kr

	Biogas	Bensin	Diesel
Höjd månads-kostnad	+ 417 kr	+ 49 kr	+ 47 kr
Procentuell höjning	36%	3%	3%

Exemplet ovan visar att utan 40-procentsregeln, men med höjd malus från 1 april 2021, skiljer sig månadskostnaden mellan gasbilen och bensinbilen endast 100 kronor (grå ruta). År 2020 var skillnaden närmare 500 kronor (nästan 700 kronor jämfört med dieselalternativet).

Till skillnad från vad som har framförts i den politiska debatten väger höjd malus alltså inte på långa vägar upp för den slopade 40-procentsregeln. Det framgår också i den blå rutan att höjningen i månadskostnad blir över 400 kronor för gasbilen medan den blir knappt 50 kronor för bensin- och dieselbilen (detta vid jämförelse mellan reglerna 2020 och reglerna 1 april 2021).

Här ska tilläggas att de som redan har valt biogasalternativet (t.ex. under 2020) redan nu har fått en höjd månadskostnad på 417 kronor. Många har dessa personer har sannolikt räknat med att 40-procentsregeln återigen skulle förlängas efter 2020, eftersom den har förlängts i flera omgångar under alla år sedan regeln infördes 2002.

Energigas Sverige menar att det hade varit bättre att kommunicera i god tid, exempelvis tre år i förväg, att 40-procentsregeln kommer att försvinna. Nu uppfattas det tyvärr som att den som har gjort ett bra miljöval (d.v.s. valt att köra sin tjänstebil på biogas) blir "straffad" genom att få en betydligt högre skattekostnad än vad de får som inte gjorde ett aktivt miljöval. Det ger en mycket märklig signal. Om regeringen trots det står fast vid slopandet av 40-procentsregeln borde den här oönskade effekten åtminstone åtgärdas genom ännu högre (och förlängd) malus som blir kännbar även inom förmånsbilssegmentet.

## Det viktiga signalvärdet har försvunnit

Förutom att de ekonomiska incitamenten för att välja biogas har minskat väsentligt har signalvärdet försvunnit helt. Den tillfälliga nedsättningen av förmånsvärdet med 40 procent var en tydlig signal från politiken att det bästa valet ur miljöperspektiv är en gasbil eller en laddbar bil. Den signalen finns nu inte alls längre, vilket är mycket olyckligt.

## Förmånsbilsegmentet som drivkraft för omställningen och biogasen

BilSweden uppskattar att hela 30 procent av nyregistreringarna i Sverige är förmånsbilar. Nedsättning av förmånsvärdet med 40 procent har helt klart drivit på en efterfrågan på gasbilar och laddbara bilar, och en omställning av fordonsflottan som helhet. Det här syns också genom att koldioxidutsläppen idag är lägre från förmånsbilarna än från de privatägda bilarna.

Nedsättningen av förmånsvärdet har också gjort det intressant för biltillverkarna att introducera sina gasbilsmodeller på den svenska marknaden. Energigas Sverige är orolig för att utbudet av olika gasbilsmodeller nu kommer att minska när både ekonomiska incitament och det viktiga signalvärdet har försvunnit.

## Energigas Sveriges förslag

Energigas Sverige har flera konkreta förslag på hur regeringen skulle kunna agera för att istället främja användningen av biogas i personbilar och på så sätt bättre svara upp mot den breda politiska viljan att ta tillvara biogasens samhällsnyttor. Eftersom regeringen tillsammans med Centerpartiet och Liberalerna nyligen har beslutat och aviserat om flera förändringar som rör gasbilar<sup>3</sup> så väljer vi att lista våra förslag samlat i denna remiss. Det är helheten av hur regeringen nu väljer att gå vidare med förslagen som kommer att avgöra biogasens framtid i personbilssegmentet.

### Återinför nedsatt förmånsvärde för gasbilar och laddbara bilar

I budgetpropositionen för 2017 (prop. 2016/17:1) föreslog regeringen att den tillfälliga nedsättningen skulle förlängas (men minskas) för gasbilar och laddbara bilar under åren 2017–2020. Skälen som uppgavs, gällande gasbilarna, var:

*"Emellertid är infrastrukturen såvitt avser distribution av fordonsgasen alltför utvecklad, vilket har hämmat introduktionen av gasbilar på marknaden. Potentialen för gasbilar får dock bedömas vara betydligt större än den befintliga marknadsandelen och den tidsbegränsade nedsättningen bör därför förlängas även för dessa bilar. Mot den bakgrunden föreslår regeringen att den tidsbegränsade nedsättningen av förmånsvärdet för vissa miljöanpassade bilar förlängs i syfte att stimulera introduktionen av vissa miljöanpassade bilar."*

Energigas Sverige menar att även om distributionen av fordonsgas i viss mån har utvecklats sedan dess har situationen egentligen inte ändrats särskilt mycket. Istället för 175 publika tankstationer finns nu 206 publika tankstationer. Energigas Sverige bedömer att potentialen för gasbilar fortfarande är betydligt större än den befintliga marknadsandelen på 1,2 procent (andel av nybilsförsäljningen). Skälen som motiverade vid den senaste förlängningen gäller alltså fortfarande.

Liknande resonemang kan dras för laddbara bilar. Mot den bakgrunden anser Energigas Sverige att regeringen bör återinföra nedsatt förmånsvärde för gasbilar och laddbara bilar. Det kan göras på flera sätt, antingen genom att återinföra den 40-procentsregel som fanns 2020 eller genom att införa BilSwedens förslag om 15 000 kronor i nedsatt förmånsvärde för gasbilar och laddhybrider respektive 30 000 kronor i nedsatt förmånsvärde för elbilar.

<sup>3</sup> Slopandet av den tillfälliga nedsättningen av förmånsvärdet för gasbilar och laddbara bilar, justerad beräkning av bilförmån, förändringar i bonus-malus-systemet samt förslag att den som har fått klimatbonus ska betala tillbaka bonusen om bilen exporteras inom fem år.

### Höj klimatbonusen för gasbilar till en nivå som motsvarar laddhybridernas nivå

Energigas Sverige anser att bonusnivån för gasbilar behöver höjas till en nivå som åtminstone motsvarar laddhybridernas bonusnivå. En höjd bonus till gasbilar är särskilt angeläget nu när regeringen tycks vilja flytta miljöstyrningen från reglerna om bilförmån till bonus-malus-systemet. Regeringen har redan aviserat att den kompenserar elbilarna för försämringarna i förmånsreglerna, genom att just tillämpa en högre bonus för elbilar. Mot bakgrund av den politiska viljan att ta tillvara biogasens samhällsnyttor bör självklart detsamma göras för gasbilar.

Nu när det dessutom är klargjort att Sverige inte styrs av statsstödsreglerna vid utformningen av klimatbonusförordningen (enligt beslutet om icke-stöd från EU-kommissionen) finns inga juridiska skäl att begränsa gasbilarnas bonus till 10 000 kronor. Av samma anledning bör regeringen även slopa den så kallade 35-procentsregeln som uppenbarligen inte har något stöd i EU-lagstiftningen.

Att höja bonusnivån för gasbilar är dessutom nödvändigt för att åtgärda den konkurrens-snedvridning som finns inbyggd i bonus-systemet idag. Gasbilar ges en betydligt lägre bonus (10 000 kr) än motsvarande laddhybrid som enligt aviserade förändringar får bonus på omkring 28 000–30 000 kr fr.o.m. 1 april 2021. Detta trots att gasbilen ger lika låga eller till och med något lägre utsläpp än laddhybriden. Se tabellen nedan samt tillhörande ruta som förklarar hur vi har räknat.

Här ska även tilläggas att gasbilar också har en betydligt längre räckvidd på förnybar körning jämfört med laddhybrider. Gasbilar kan med dagens gastankar köra omkring 300–550 km på förnybart bränsle (biogas) medan laddhybriderna oftast kommer ca 30–55 km på el. Därefter kör laddhybriderna på fossilt drivmedel och ofta med förhållandevis hög bränsleförbrukning.

	<b>Gasbil</b>	<b>Motsvarande laddhybrid</b>
<b>Bilmärke</b>	<b>Seat</b>	
Modell / version	Leon SP TGI Style*	SEAT Leon 5D 1,4 204hk e-HYBRID
CO <sub>2</sub> -utsläpp	26 g/km (fordonsgas, 95 % biogas)	27 g/km (WLTP certvärde)
	21 g/km (100 % biogas)	
<b>Bonusnivå år 2021</b>	<b>10 000 kr</b>	<b>29 259 kr</b>
<b>Bilmärke</b>	<b>Skoda</b>	
Modell / version	Octavia kombi Style G-TeX	Octavia Combi Style iV
CO <sub>2</sub> -utsläpp	24 g/km (fordonsgas, 95 % biogas)	24 g/km (WLTP certvärde)
	19 g/km (100 % biogas)	
<b>Bonusnivå år 2021</b>	<b>10 000 kr</b>	<b>31 008 kr</b>
<b>Bilmärke</b>	<b>Volkswagen</b>	
Modell / version	Golf 1,5 TGI 130 DSG	Golf 1,4 eHybrid
CO <sub>2</sub> -utsläpp	25 g/km (fordonsgas, 95 % biogas)	28 g/km (WLTP certvärde)
	20 g/km (100 % biogas)	
<b>Bonusnivå år 2021</b>	<b>10 000 kr</b>	<b>28 676 kr</b>

\* Utsläppsvärden för Leon SP TGI Style (gasdrift) baseras på en äldre version då den nya versionen inte är lanserad med gasdrift ännu.

**Så här har vi beräknat utsläppen från gasbilarna i tabellen ovan:**

$$\text{CO}_2\text{-utsläpp}_{\text{fordonsgas}} = \text{WLTP}_{\text{certgas}} \times \text{CO}_2_{\text{fordonsgas}} / \text{CO}_2_{\text{naturgas}}$$

$$\text{CO}_2\text{-utsläpp}_{\text{biogas}} = \text{WLTP}_{\text{certgas}} \times \text{CO}_2_{\text{biogas}} / \text{CO}_2_{\text{naturgas}}$$

**WLTP**<sub>certgas</sub> är certvärdet för gasbilarna vid blandad körning. Dessa uppgår för just de här bilarna till 112 g/km (Seat), 106 g/km (Skoda) respektive 111 g/km (Volkswagen). Certvärden för gasbilar är oerhört missvisande då de bygger på ett antagande att fordonsgasen är helt fossil, vilket inte alls överensstämmer med verkligheten. I Sverige är fordonsgasen som används i gasbilarna 95 procent förnybar (den genomsnittliga biogasandelen var 95 procent första halvåret 2020). Det gör att de verkliga utsläppen är betydligt lägre än certvärdena, vilket framgår i tabellen ovan.

Uppgifter om CO<sub>2</sub>-utsläpp från naturgas, fordonsgas och biogas är hämtade från Energimyndighetens rapport [Drivmedel 2019](#) som visar rapporterade uppgifter i Sverige enligt drivmedelslagen och hållbarhetslagen, d.v.s. i enlighet med Förnybartdirektivets beräkningsmetodik:

$$\text{CO}_2_{\text{biogas}} = 12,7 \text{ g CO}_2\text{-ekv./MJ}$$

$$\text{CO}_2_{\text{fordonsgas}} = 15,8 \text{ g CO}_2\text{-ekv./MJ}$$

$$\text{CO}_2_{\text{naturgas}} = 69,3 \text{ g CO}_2\text{-ekv./MJ}$$

Bonusnivåerna i tabellen ovan är beräknade utifrån de förändringar i bonusnivå som regeringen aviserade i budgetpropositionen för 2021 och som är tänkta att gälla från 1 april 2021.

Som tabellen ovan visar ges gasbilarna en oförtjänt konkurrensnackdel på marknaden, vilket är anmärkningsvärt i sig. I ljuset av Biogasmarknadsutredningens förslag om ökad produktion och användning av biogas som drivmedel ter sig den här konkurrenssnedvridningen ännu märkligare. Regeringen har aviserat att den ska återkomma om förslagen i Biogasmarknadsutredningens betänkande, och i januariöverenskommelsen framgår att Sverige ska satsa på biogas som drivmedel. Det är en klok och kostnadseffektiv satsning som Energigas Sverige och en lång rad andra remissinstanser och myndigheter välkomnar. Att då samtidigt ge gasbilarna betydligt sämre villkor än övriga klimatbonusbilar på marknaden strider mot politikens inriktning.

### **Håll dörren fortsatt öppen för biogas vid implementering av Clean Vehicles Directive**

I samband med att det så kallade Clean Vehicles Directive ska implementeras i svensk lagstiftning i augusti 2021 är det angeläget att dörren inte stängs för biogas i upphandlingar. Direktivet har infört begreppet "rent fordon" men för lätta fordon räknar direktivet inte in klimatnyttan av förnybara drivmedel som biogas. Det gör att biogas räknas på samma sätt som naturgas, vilket blir mycket missvisande. Gasdrivna bilar som drivs till 100 procent av förnybar, hållbar och cirkulär biogas kommer inte att falla in under begreppet "rent fordon" så som direktivet definierar det. Det vore mycket olyckligt om regeringen inför ytterligare en miljöbilsdefinition som utesluter fordon som drivs med biogas.

### **Inför inte krav på återbetalning av klimatbonus för första ägaren**

Energigas Sverige har redan tidigare avstyrkt Miljödepartementets förslag om att införa en återbetalningsskyldighet för första ägaren i fem år för att minska exporten av klimatbonusbilar. Istället föreslår vi styrmedel som gör det attraktivt att bruka klimatbonusbilar på andrahandsmarknaden samt förlängd malus-period till minst fem år (se våra förslag på nästa sida).

### **Inför styrmedel som gör det attraktivt att bruka klimatbonusbil på andrahandsmarknaden**

För att klimatbonusbilarna ska stanna på den svenska marknaden behöver det vara attraktivt att bruka just klimatbonusbilar, i jämförelse med konventionella bilar. Det kan exempelvis åstadkommas genom att differentiera trängselskatter och parkeringskostnader till fördel för klimatbonusbilar.

Naturvårdsverket har föreslagit (i den nyligen remitterade [Översyn av åtgärdsprogram för luftkvalitet](#)) att det bör tillsättas en utredning för att fastställa hur trängselskattens avgifter kan differentieras efter fordonets miljöegenskaper. Myndigheten föreslog även att kommuner bör ges möjlighet att differentiera parkeringsavgifter utifrån fordons miljöegenskaper. Energigas Sverige har redan tidigare välkomnat den här typen av miljödifferentering, men vi har då också betonat att samtliga bilar som tillåts i miljözon klass 3 (inkl. gasbilar) bör ges lägre avgifter, medan de som inte tillåts i nämnda miljözon får högre avgifter<sup>4</sup>. Om regeringen utformar miljödifferenteringen på det sättet blir det en effektiv åtgärd för bättre luftkvalitet, *samtidigt* som det fungerar som en lösning på de problem som beskrivs i promemorian *Klimatbonusbilar ska vara registrerade i fem år*.

Att andelen exporterade klimatbonusbilar är hög är en signal om att efterfrågan på andrahandsmarknaden för dessa fordon är alltför låg i Sverige, men det kan åtgärdas med nämnda typ av differentieringar.

### **Förläng malus-perioden till minst fem år, med bibehållen nivå under hela perioden (d.v.s. minst den nivå som regeringen nyligen har föreslagit i promemorian *Förstärkt och förenklad miljöstyrning i bonus-malus-systemet*).**

Den förhöjda skatten som gäller för vissa fordon (malus) tillämpas idag under de tre första åren från att fordonet blir skattepliktigt för första gången. Det innebär att miljöstyrningen är mycket liten på andrahandsmarknaden i Sverige idag. Efter tre år är det skattemässigt ingen större skillnad på att välja en konventionell bil, med relativt höga utsläpp, som att välja en klimatbonusbil med marknadens lägsta utsläpp. Det ger en felaktig signal till konsumenterna på andrahandsmarknaden, och det behöver åtgärdas i syfte att ställa om fordonsflottan. Att förlänga malus-perioden är ett naturligt och enkelt sätt att göra det.

Följden av en förlängd malus-period bedöms bli att konsumenternas intresse för malus-bilar minskar på andrahandsmarknaden, varpå klimatbonusbilarnas attraktivitet ökar. Därigenom förväntas också exporten av klimatbonusbilarna minska. En förutsättning är dock att minst det koldioxidbelopp som regeringen nyligen har föreslagit i promemorian *Förstärkt och förenklad miljöstyrning i bonus-malus-systemet* tillämpas under hela malus-perioden. Energigas Sverige anser vidare att en förlängning av malus-perioden är ett lämpligt sätt att finansiera en högre bonus till gasbilar (se vårt förslag på sidan 4).

Med vänliga hälsningar,

Maria Malmkvist  
Vd

Ellenor Grundfelt  
Strategichef och ansvarig styrmedel

<sup>4</sup> Energigas Sverige instämmer *inte* i Naturvårdsverkets resonemang om lägre avgifter enbart för elbilar, men högre avgifter för alla fordon med förbränningsmotorer. Det skulle gå helt emot de nyligen beslutade miljözonsbestämmelserna, miljöbilsdefinitionen och bonus-malus-systemet. För en mer utförlig motivering hänvisar vi till Energigas Sveriges remissvar från juni 2020: <https://www.regeringen.se/49e9dc/contentassets/6e644856509840f2859a95c56fb0f9c2/energigas.pdf>