

Gröna Bilister
Josefsdalsvägen 38A
733 37 Sala

Remissvar
Fi2020/04374
26 januari 2021
Finansdepartementet

Skickat till:

fi.remissvar@regeringskansliet.se

Remissvar från Gröna Bilister gällande

Promemorian Justerad beräkning av bilförmån

Gröna Bilister är en ideell förening som vill påskynda omställningen till en mobilitet som är anpassad till planetens gränser, städers dyrbara utrymmen och till landsbygdens behov. Gröna Bilister är teknikneutrala och företräder inget särintresse när det gäller fordon, drivmedel eller val av mobilitetslösningar.

Gröna Bilister är tacksamma för möjligheten att ge synpunkter på promemorian och vi bistår gärna finansdepartementet med fler synpunkter i det fortsatta arbetet för att uppnå ett fossilfritt och hållbart transportsystem.

Sammanfattning av synpunkter:

- Gröna Bilister stödjer den generella höjningen av förmånsvärdena. Hittills har det varit billigare att välja förmånsbil än att få motsvarande löneförhöjning och sedan köpa/leasa bil privat. Detta innebär att staten subventionerat bilkörande, trots att vi måste åka mindre bil för att klara klimatmålen. Om staten ska subventionera några löneförmåner bör det snarare vara kollektivtrafikkort, förmånsbilar och dylikt.
- Det finns dock ett behov av att fortsatt underlätta och främja att det bilkörande som *måste* ske genomförs med miljöbilar. Försäljningen av förmånsbilar är exempelvis viktig för vilka fordon som finns tillgängliga på andrahandsmarknaden för gemene man. Nuvarande ändringsförslag kommer fortsatt att möjliggöra en positiv utveckling för elbilar men det drabbar biogasbilar betydligt hårdare. Detta är något som behöver justeras, förslagsvis med en ökad bonus inom bonus-malus systemet precis som för elbilarna.
- Gröna Bilister anser även att det är viktigt att tydliggöra att det som förväntas av företag är att det endast är miljöbilar som erbjuds som förmånsbilar.

Motiveringar och förtydliganden

Gröna Bilister ställer sig generellt positiva till att likställa kostnaderna mellan att äga bil privat och att ha bil som förmån istället för kontant lön. Hittills har det varit billigare att välja förmånsbil än att få motsvarande löneförhöjning och sedan köpa/leasa bil privat. Detta innebär att staten subventionerat bilkörande, trots att vi måste åka mindre bil för att klara klimatmålen. Om staten ska subventionera några löneförmåner bör det snarare vara kollektivtrafikkort, förmånscyklar och dylikt.

Bilkörandet bör främst minska i och kring våra städer. Här slår subventionen av förmånsbilar fel – det är vanligast att ha förmånsbil i pendlingskommunerna kring våra tre storstäder, i den meningen att antalet bilförmåner per invånare är högst i denna kommungrupp. Näst vanligast är det i storstäderna¹. Samtidigt är det lättast att hitta alternativ till bilen just här. Därefter blir bilförmåner ovanligare ju längre ut i glesbygden vi kommer. Vissa av registreringarna i storstäderna gäller givetvis företag med huvudkontor där samtliga bilar registreras, men statistiken talar ändå sitt tydliga språk, det verkar snarast vara möjligheten att få en förmån snarare än behovet av bil som styr. Att istället premiera de miljöbästa bilarna via bonus-malus systemet som kommer alla till del på ett mer likvärdigt sätt ter sig mer rimligt.

Det vi vill uppmärksamma Finansdepartementet på är hur detta påverkar de bilar som regeringen och samarbetspartierna med ett tydligt syfte har klassat som miljöbilar, det vill säga klimatbonusbilar – elbilar, laddhybrider, vätgasbilar och biogasbilar.

Elektrifieringen är en stark trend som sprider sig i samhället i stort och inte minst inom transportsektorn bland annat till följd av de låga driftkostnaderna som elbilar uppvisar. Detta är något positivt som fortsatt behöver uppmuntras vilket görs på ett föredömligt sätt inom bonus-malus-systemet där elbilar och vätgasbilar dessutom föreslås få en höjd bonus från 60 000 till 70 000 kronor för de bilar som registreras efter 1 april i år.

Biogasbilar är också miljöbilar som premieras inom bonus-malus-systemet med en bonus på 10 000 kronor. För dessa miljöfordon föreslås ingen höjd bonus inom bonus-malussystemet som delvis kan kompensera för förändringarna i systemet för bilförmån vilket i förlängningen kommer att påverka deras attraktivitet. Detta trots att biogasbilar ligger mycket nära rena elbilar gällande klimatnytta när hänsyn tas till batteriproduktionen samt ett WTW-perspektiv. Redan i dag äts dessutom hela bonusen, som primärt skulle kompensera för den slopade femåriga skattebefrielsen, snabbt upp av det relativt nya kravet på regelbunden besiktning av gastankarna. Biogasbilarnas bonus är också förhållandevis låg jämfört med laddhybriderna som kan få en bonus runt 30 000 kr för motsvarande utsläpp som biogasbilar i ett WTW-perspektiv.

Gröna Bilister anser att användningen av alla förnybara drivmedel behöver öka. Reduktionsplikten

¹ Egen bearbetning av data från rapporten "Förmånsbeskattning av förmånsbil och kollektivtrafikkort", WSP (2020)

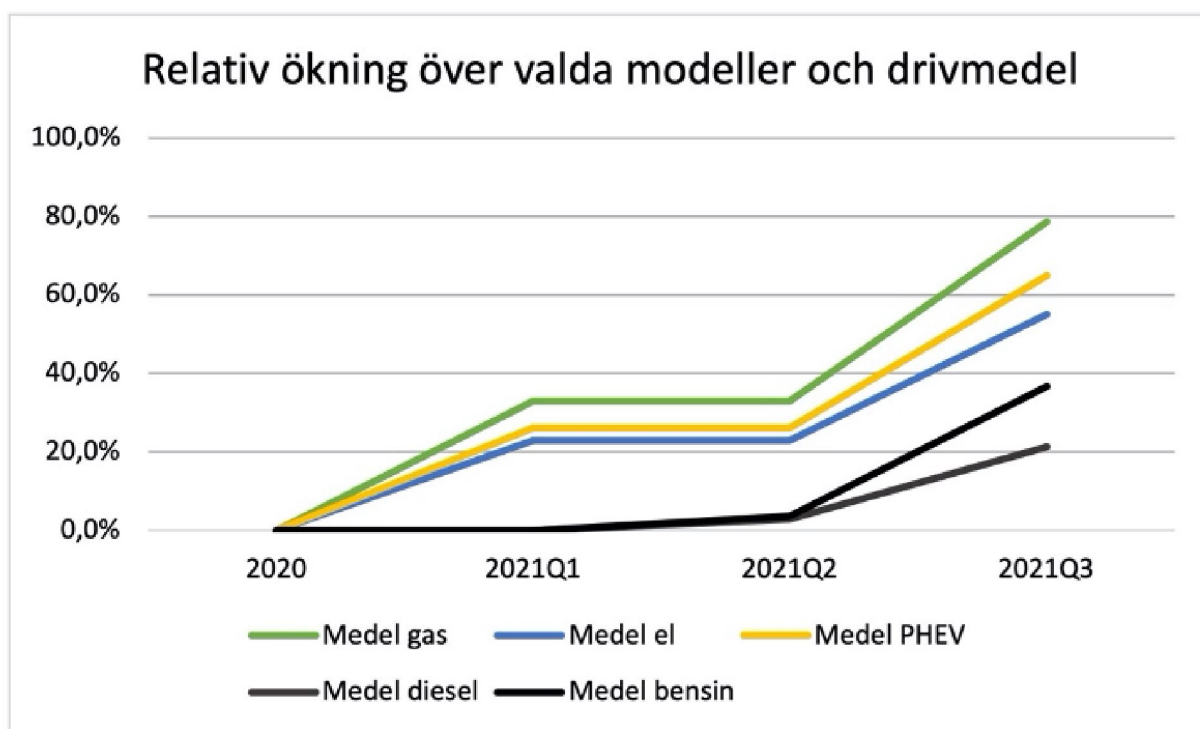
<https://via.tt.se/data/attachments/00045/9da97c04-cf88-40f1-a7ab-2d54387a9180.pdf>

gör en betydelsefull insats när det gäller att öka användandet av flytande biodrivmedel. Elbilsförsäljningen har fått upp farten, och har redan nu börjat bygga ett eget momentum genom styrmedel som bonus-malus, miljöbilsdefinitionen, Clean Vehicles Directive, CO2-kraven som satts upp för biltillverkare på EU-nivå och de låga driftkostnaderna. Biogasbilarna har inte fått möjlighet att bygga samma momentum vilket Gröna Bilister ser som en risk i omställningen till såväl hållbara drivmedel samt påverkan på andra viktiga hållbarhetsaspekter som en stärkt krisberedskap och omställningen till en cirkulär och biobaserad ekonomi.

Förslaget i sin nuvarande utformning slår hårdare mot biogasbilarna jämfört med elbilar och laddhybrider. Att *miljöbilar* (enligt Förordning 2020:486) fortsatt får justeras ner till motsvarande bensin- eller dieselbil utgör en rimlig förmån. Justeringen ger dock mest positiv effekt för elbilar och laddhybrider som är relativt dyra och som därefter dessutom har en lägre driftkostnad. Gasbilar som har ett lägre inköpspris än elbilar drar inte nytta av detta på samma sätt. En översiktlig analys utifrån de mest populära förmånsbilarna under första halvåret 2020 ger exempelvis att gasbilarnas pris sätts ner med i genomsnitt 18 % genom den permanenta prisnedsättningen till närmsta jämförbara fossilt drivna bil. Detta ska jämföras med de cirka 36 % som priset på elbilar, och de 34% som priset på laddhybrider i genomsnitt sätts ned med².

Höjningen av förmånsvärdet blir 33 % för biogasbilarna att jämföra med 23 % för de elbilar som får ett förhöjt förmånsvärde och 27,5 % för de laddhybrider som får ett förhöjt förmånsvärde. För till skillnad från gasbilarna finns det både elbilar och laddhybrider som är tillräckligt dyra i inköpspris för att få sänkta förmånsvärden genom den föreslagna förändringen. Vidare kan även den tidigare nedsättningen av förmånsvärdet med 40 % (maximalt 10 000 kronor) vägas in. Då höjs förmånsvärdena för gasbilar med i genomsnitt 79 % att jämföra med 55 % för elbilar och 57,5 % för laddhybrider. Villkoren för laddhybrider försämras visserligen från ett annat håll med en bonusberäkningslinje som sänks från ett maxbelopp på 60 000 kr till 45 000 kr inom bonus-malus systemet. Det är dock inte orimligt, med tanke på att de i dagsläget bara är "halva" miljöbilar i den meningen att de körs även på "vanlig" bensin eller diesel.

² Samtliga översiktliga analyser kopplat till procentuella förändringar i Gröna Bilisters remissvar baseras på egen bearbetning av data gällande de mest populära förmånsbilarna under första halvåret 2020. Underlaget omfattar 31 olika bilmodeller: sju gasbilar, nio elbilar, sex laddhybrider, sju dieslbilar och två bensinbilar. Majoriteten av bilarna som valts är "typiska" förmånsbilar - bilar med stora utrymmen, gärna kombimodeller och av välkända märken. För varje drivlina har ett genomsnittligt förmånsvärde räknats ut som sedan jämförs med samma drivlinas förmånsvärde över de olika förändringarna med utgångspunkt i förmånsvärdet under 2020. Detta visas i Figur 1 som den procentuella ökningen från 2020 fram till och med införandet av den föreslagna förändringen i det remitterade PM:et. Nybilspriserna är tagna från Skatteverkets prislista för 2021. Detsamma gäller för närmast jämförbara modell.



Figur 1. I figuren motsvarar 0 % förmånsvärdet under 2020 och visar vad som händer med borttagandet av den 40 %-iga nedsättningen i punkten 2021Q1, vad som händer med revideringen av bonus-malus i punkten 2021Q2 (påverkar bara bensin och diesel) samt vad som händer om detta förslag införs i punkten 2021Q3. Det går därmed tydligt att utläsa att gasbilarna får den procentuellt största höjningen av förmånsvärdet. Källa: Se not 2.

Vi förstår att syftet är att ge alla drivmedel samma förutsättningar och utjämna skillnaderna i kostnad mellan privatägda bilar och förmånsbilar. Tyvärr blir dock konsekvenserna av förslaget klart mer kännbara för biogasbilarna jämfört med elbilarna och laddhybriderna vilket riskerar att minska nybilsförsäljningen av några av de mest klimat- och miljövänliga bilar vi har idag. Som vi tidigare nämnt ser vi ett behov av att öka användandet av alla förnybara alternativ vi har att tillgå och att då försämra förutsättningarna för biogasbilar jämfört med andra miljöbilar är inte rimligt. Denna snedvridningseffekt av systemet bör därmed justeras, lämpligen genom en förhöjd bonus inom bonus-malus systemet likt för elbilarna. Något som det inte längre bör finnas några hinder för då det är klargjort att stadsstödsreglerna inte är styrande i detta fall.

Att miljöbilsandelen av nybilsförsäljningen fortsätter att öka framöver är av stor vikt för att 2030-målet för transportsektorn ska kunna nås. Om så inte blir fallet behöver detta korrigeras, men då förslagsvis inom ramen för bonus-malus-systemet.

Gröna Bilister anser även att det enda rimliga är att arbetsgivare endast erbjuder miljöbilar som förmånsbilar. Om detta blir en tydlig förväntan på företagen finns det inte heller lika stor risk för en tillbakagång till bensin- och dieslbilar inom systemet för bilförmån.

GRÖNA BILISTER

För Gröna Bilister

Marie Pellas, ordförande