

Finansdepartementet

[fi.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:fi.remissvar@regeringskansliet.se)

Diarienummer: Fi2021/03348

8 januari 2022

## Remissvar av Promemorian Ändrad nedsättning av förmånsvärdet för miljöanpassade bilar

### Om detta remissvar

2030-sekretariatet fokuserar på att uppnå en fossiloberoende fordonsflotta och minska koldioxidutsläppen med 70 % till år 2030 med åtgärder inom Bilen (fordon), Bränslet (drivmedel) och Beteendet. Vi arbetar på alla dessa områden, och har över 70 partners som representerar spetsutveckling inom dessa områden.

Fordonen och dess kostnader är naturligtvis en viktig del av detta arbete, och det är viktigt att med avgifter och stöd styra rätt, så att de fordon med bästa drivmedel som ger lägst klimatpåverkan verkligen gynnas av befintliga styrmedel. Så är det inte idag.

### Om promemorian

Finansdepartementet föreslår att "nybilspriset för miljö-anpassade bilar, vid beräkningen av förmånsvärdet, sätts ned med ett fast schabloniserat belopp som utgår från bilens miljöteknik". Härigenom gynnas fordon som tillsammans med bästa drivmedel ger låga växthusgasutsläpp.

2030-sekretariatet stöttar denna inställning, men menar att förslaget inte leder åt rätt håll. I förslaget föreslår nedsättningen "föreslås vara 350 000 kronor för elbilar och vätagasbilar, 140 000 kronor för laddhybrider och 100 000 kronor för gasbilar". " För att koncentrera miljö-styrningen till bilar med låga utsläpp föreslås att elhybrider och etanol-drivna bilar inte ska omfattas av nedsättningen."

Finansdepartementet bygger sina beräkningar på olika tekniklösningar snarare än verklig växthusgasminskning. Att etanolbilar inte omfattas är en märklig gränsdragning som inte grundar sig på verkliga emissioner, speciellt inte om bilen skulle köras på svenskproducerad etanol.

Det är viktigt att hålla i minna att den svenska klimatlagen har satt ett tufft sektorsmål för transportsektorn. Skall Sverige klara detta måste alla styrmedel peka åt samma håll, och minskad klimatpåverkan måste få styra.

## 2030-sekretariatets kommentarer i sammanfattning

- Basera inte förmånsvärdesberäkningarna på tekniklösningar utan på verkliga utsläpp sett ur ett livscykelperspektiv.
- Gör avgränsningar utifrån verkliga utsläpp, inte godtyckliga certifieringsvärden.
- Nedsättningar av förmånsvärde bör följa minskningar i koldioxidutsläpp
- Uteslut inga av de tekniker vi behöver, låt utsläppsminskningen vara bedömningsgrunden

## Låt det verkliga utsläppen styra

Det pågår en diskussion i EU om både hur man mäter emissioner, och hur breda emissionsmätningarna skall vara.

För några år sedan lämnade vi testcykeln NEDC, och vi har nu testcykeln WLTP. Det är dock fortsatt uppenbart att denna inte ger verkliga värden på fordonens utsläpp. EU kommissionen har nu gått över att undersöka testning från verklig körning, och vi kommer under 2022 och 2023 se både konsultationer och direktiv kring detta. Ett stort problem är att fordon som drivs med biodrivmedel, som E85 fordon eller gasfordon, testas och certifieras som om de körde på de fossila motsvarigheten. Det blir naturligtvis missvisade i ett land som Sverige med 93-94 procent biogas i fordonsgasmixen.

Att mäta emissioner från avgasröret (Tail-pipe) är naturligtvis bara halva sanningen. För att få en rättvisade bild måste fordonet tillsammans med drivmedlets klimatprestanda redovisas. Detta kallas Well-to-wheels, eller som det kallas i EUs nya [Fuel EU Maritime](#) directive, Well-to-Wake. Eftersom denna beräkningsmodell nu är föreslagen i ett av de nyaste direktiven, visar den vart EU är på väg. Generellt går EU mot att premiera växthusgasreduktion i stället för volyminblandning. Det nya energiskattedirektivet är ett sådant exempel.

## Teknikneutralitet

Detta är ett något uttjatat begrepp, men när vi i samhället fortfarande talar om nollemissionsfordon (som om det skulle finnas ett fordon utan utsläpp – även elbilar har utsläpp) måste vi justera våra styrmedel.

Alla drivmedel har en högre eller lägre klimatpåverkan. Det är till och med så att fossila drivmedel kan slå så mycket som 50 procent beroende på hur stor miljöpåverkan utvinningen har. Samma gäller för biodrivmedel och el. En dålig produktion ger höga utsläpp, en bättre ger låga. Att bortse från detta, och exempelvis utesluta tekniker som etanolmotorer är fel. Styrmedel bör istället bygga på verklig klimatreduktion. Den är inte så hög för etanol idag eftersom vi köper från sämre källor men med rätt styrmedel kan den bli betydligt högre.

## Nedsättningens omfattning

Vi stödjer en nedsättning av förmånsvärdet, och förstår skälen till att gå mot en schablonmodell. Förnybara drivmedel och el är fortfarande en satsning för fordonsägaren, har en viss merkostnad och för med sig vissa anpassningar. Vi stödjer dock inte en schablonbaserad nedsättning som inte är kopplad till prestanda.

**Tabell 3.1 Nedsättningar av förmånsgrundande pris för miljöanpassade bilar: Skatteverkets beräkningar**  
Procent och kronor

	El	Ladd- hybrid	Elhybrid	Vätgas	Gas	Etanol
<b>I procent</b>						
Kontrollupp. 2018	47 %	30 %	21 %	52 %	8 %	2 %
Genomsnitt 2020	45 %	25 %	6 %	65 %	17 %	1 %
<b>I kronor</b>						
Kontrollupp. 2018	350 000	130 000	70 000	275 000	20 000	5 000
Genomsnitt 2020	265 000	140 000	25 000	550 000	55 000	5 000

Källa: Skatteverket, "Förenklad beskattning av bilförmån och drivmedelsförmån", promemoria, 15 mars 2021, tabell 4. Anm.: Beloppen i fetstil motsvarar de belopp som enligt Skatteverkets promemoria kan övervägas som schablonmässiga nedsättningsbelopp för respektive fordonstyp.

En gasbil som körs på den svenska gasmixen medför troligtvis den största klimatnyttan (jmf Gröna Bilisters Klimatbästa bil 2021). Att reduktionen blir bara 8 procent är märkligt.

Det är dock positivt att Finansdepartementet tar bort nedsättning för elhybrider, eftersom dessa har en kort körsträcka på el. För laddhybrider föreslår vi en variabel nedsättning beroende på hur långt de går på el.

Att etanolbilar inte får en nedsättning är svårt att förstå. Ett fordon som körs på den etanol som finns i Sverige idag reducerar koldioxidutsläpp med minst 50 procent. Detta är en direkt miljövinst och bör premieras.

Vi menar att nedsättningen skall relateras till den minskning av koldioxid som åtgärden faktiskt leder till, då naturligtvis mätt ur ett livscykelperspektiv. För att göra detta hanterbart kan man göra som Eu föreslår i flera av direktiven i Fit for 55; den minskade klimatpåverkan som landet haft med ett visst drivmedel/el under de senaste två åren skall ligga till grund för beräkningen. Detta skulle med automatik gynna exempelvis gasfordon, som då har en reduktion mot bensindrift på 93-94 procent.

Merkostnaden för fordonet bör få spela in där priset uppenbart är mycket högre, men det är viktigt att notera att marknaden balanseras i snabb takt. Den totala kostnaden för kunden är det viktiga, och en energikostnad på två kronor per mil för en elbil bör påverka.

Beräkningsmodellerna är väl beprövade och inte minst EUs forskare kom 2020 med en [större rapport](#) med beräkningar för fordonsmodeller tillsammans med biodrivmedel producerade på flera olika sätt.

I Sverige bygger städernas miljöfordon.se på WtW och konsumentverket beräknar sitt Klimatindex på samma sätt. Organisationen Gröna Bilister har i drygt tio år byggt sina beräkningar på WtW.

Göteborg den 7 januari 2022

Jakob Lagercrantz

2030-sekretariatet