

Ellenor Grundfelt  
Ellenor.grundfelt@energigas.se

Diarienummer: Fi2020/04288

Finansdepartementet  
Skatte- och tullavdelningen  
Enheten för mervärdesskatt och punktskatter  
103 33 Stockholm

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

Stockholm den 24 november 2020

## Remissvar av promemorian *Förstärkt och förenklad miljöstyrning i bonus-malus-systemet*

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 27 oktober 2020.

### Energigas Sveriges synpunkter i korthet:

- Energigas **tillstyrker** förslaget att höja koldioxidbeloppen och sänka brytpunkterna, **men vi anser att dessa nivåer ska gälla under minst fem år** från att fordonet blir skattepliktigt för första gången. 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.
- Energigas Sverige *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 har valt att inte förlänga den tillfälliga 40-procentiga nedsättningen av förmånsvärdet för gasbilar. En höjd bonus till gasbilar möjliggör även en uppdelning av bonusbeloppet på två utbetalningar. Med en sådan lösning stimuleras en ökad andel gasbilar vid nybilsköp samtidigt som gasbilarnas attraktivitet på andrahandsmarknaden ökar. Exporten av gasbilar kan därmed förväntas minska.***

Sverige behöver ställa om fordonsflottan för att kunna nå målet om 70 procent minskade utsläpp från inrikes transporter till 2030. Med förlängd malus-period och höjd bonusnivå för gasbilar stimuleras den omställningen på ett effektivt sätt. Den tillfälliga 40-procentiga nedsättningen av förmånsvärdet för el- och gasbilar bör förlängas av samma anledning. Ytterligare en viktig åtgärd är att göra det attraktivt att bruka klimatbonusbilar på andrahandsmarknaden, t.ex. genom att differentiera trängselskatter och parkeringskostnader till fördel för klimatbonusbilar.

Regeringskansliet har på senare tid remitterat flera promemorior som alla behandlar omställningen av fordonsflottan i Sverige:

- Klimatbonusbilar ska vara registrerade i fem år, svarsdatum 23/11 2020
- Förstärkt och förenklad miljöstyrning i bonus-malus-systemet, svarsdatum 24/11 2020
- Justerad beräkning av bilförmån, svarsdatum 26/1 2021

Energigas Sverige anser att de remitterade förslagen behöver hanteras och utvärderas samlat. I det här remissvaret fokuserar vi dock på de synpunkter som direkt rör förslagen och materialet i promemorian *Förstärkt och förenklad miljöstyrning i bonus-malus-systemet*.

## Energigas Sveriges ställningstaganden

### Energigas Sveriges ställningstaganden gällande malus

*Energigas tillstyrker förslaget att höja koldioxidbeloppen och sänka brytpunkterna, **men vi anser att dessa nivåer ska gälla under minst fem år** från att fordonet blir skattepliktigt för första gången. 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.*

Malus tillämpas enbart 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 förlängd malus-period utgör på det sättet en lämplig dellösning på den problematik som regeringen beskriver i promemorian *Klimatbonusbilar ska vara registrerade i fem år*, vilken Energigas Sverige har lämnat remissvar på.

### Energigas Sveriges ställningstagande gällande bonus

*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 har valt att inte förlänga den tillfälliga 40-procentiga nedsättningen av förmånsvärdet för gasbilar. En höjd bonus till gasbilar möjliggör även en uppdelning av bonusbeloppet på två utbetalningar. Med en sådan lösning stimuleras en ökad andel gasbilar vid nybilsköp samtidigt som gasbilarnas attraktivitet på andrahandsmarknaden ökar. Exporten av gasbilar kan därmed förväntas minska.*

Att höja bonusnivån för gasbilar är nödvändigt för att åtgärda den konkurrensnedvridning 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 på nästa sida samt tillhörande ruta som förklarar hur vi har räknat.

	Gasbil	Motsvarande laddhybrid
<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:

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

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

WLTP<sub>naturgas</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 tänka 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.

Med vänliga hälsningar,

Maria Malmkvist  
Vd

Ellenor Grundfelt  
Strategichef och ansvarig styrmedel