

Gröna Bilister
Josefsdalsvägen 38A
733 37 Sala

Remissvar
Fi2021/03348
3 januari 2021
Finansdepartementet

Skickat till:
fi.remissvar@regeringskansliet.se

Remissvar från Gröna Bilister gällande

Promemorian Ändrad nedsättning av förmånsvärdet för miljöanpassade bilar

Gröna Bilister är en ideell förening som vill påskynda omställningen till en mobilitet som är anpassad till planetens gränser, städernas dyrbara utrymmen och till landsbygdens behov. Gröna Bilister är oberoende, 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 står bakom den stärkta miljöstyrningen i förslaget genom den harmonisering som nu föreslås mellan nedsättningen av förmånsvärden och de bilar som berättigas klimatbonus. Nivåerna som föreslås är generellt väl avvägda. Gröna Bilister är även överlag positiva till de förändringar som genomförts under 2021 i systemet för beräkningar av bilförmåner, då de undviker ett översubventionerat bilinnehav.
- Under 2021 avskaffades nedsättningen av förmånsvärdet med 40 procent och beräkning av förmånsvärde förändrades. Detta försämrade villkoren för bilar som körs på förnybara drivmedel och särskilt biogasbilar. Gröna Bilister välkomnar att hänsyn har tagits till vårt och andras tidigare remissvar. Det vill säga att biogasbilar behöver kompenseras. Vi anser dock fortfarande att det vore lämpligare att förbättra villkoren för att köpa och äga biogasbilar inom ramen för bonus-malus-systemet. Det hade även varit önskvärt med en djupare analys över hur den föreslagna nivån för el- och vätgasbilarna harmoniserar med det föreslagna takbeloppet inom bonus-malus-systemet.
- Slutligen anser Gröna Bilister att det är viktigt att tydliggöra att det som förväntas av företag är att endast miljöbilar erbjuds som förmånsbilar tillsammans med förmånscyklar och kollektivtrafikkort.

Motiveringar och förtydliganden

Gröna Bilister är positiva till de förändringar som genomförts under 2021 i systemet för beräkningar av bilförmåner. Nu likställs i större utsträckning än tidigare kostnaderna mellan att äga bil privat och att ha bil som förmån istället för kontant lön. Därför ser Gröna Bilister positivt på att det remitterade förslaget inte innebär en återgång till ett översubventionerat bilinnehav. Det nya förslaget är relativt kostnadsneutralt jämfört med det system för beräkning av förmånsvärde som gäller sedan juli 2021.

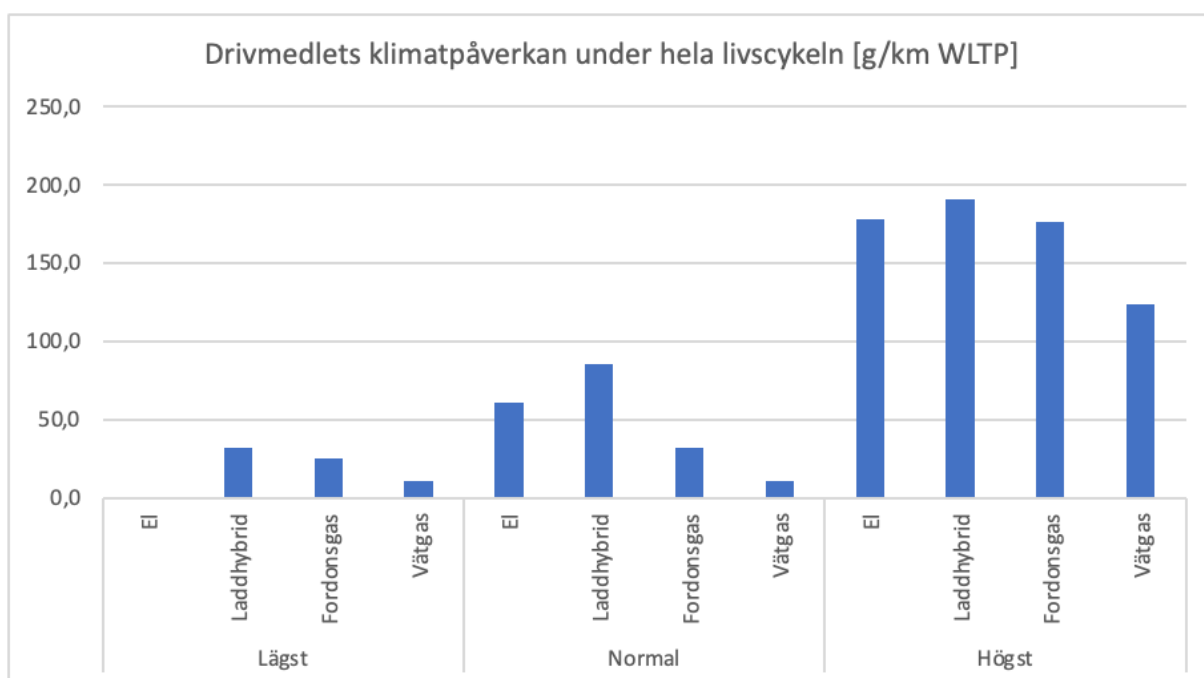
Gröna Bilister är också positiva till att inom förmånsbilssystemet endast klassa klimatbonusbilar som miljöbilar, vilket bidrar till en välkommen harmonisering med bonus-malus-systemet. Gröna Bilister har länge arbetat för att de styrmedel som finns är begripliga i ett konsumentperspektiv. Nu finns det en ökad harmonisering av olika styrsystem för omställningen till mer miljövänliga transporter. Upphandlingsmyndighetens hållbarhetskriterier för inköp av fordon, den nya miljözonen klass 3, den statliga miljöbilsdefinitionen, den nationella miljölastbilsdefinitionen i klimatpremien till tunga fordon och bonus-malus-systemet ligger alla i linje med varandra och utgör viktiga komplement till reduktionsplikten för flytande biodrivmedel. Tillsammans bidrar dessa styrmedel till att flera olika förnybara drivmedel har möjlighet att utvecklas parallellt. Gröna Bilister anser att användningen av alla förnybara drivmedel behöver öka för att tillsammans kunna ersätta en större andel fossila drivmedel. Därför är det positivt att de bilar som föreslås få nedsatt förmånsvärde på grund av sin miljöteknik ligger i linje med de bilar som är berättigade till klimatbonus.

Gröna Bilister står även bakom bedömningen om att det är elbilar och biogasbilar som ska klassas som miljöbilar och är berättigade till klimatbonus. En synpunkt som vi däremot vill föra fram är att miljöstyrningen skulle bli än tydligare genom att följa Förordning (2017:1334) om klimatbonusbilar fullt ut. Det vill säga att även följa koldioxidbegränsningarna för laddhybrider samt det föreslagna takbeloppet för inköpspris. Detta skulle förvisso medföra en något större administrativ börda än det nu remitterade förslaget, då laddhybridernas koldioxidvärden skulle behöva granskas innan en nedsättning kan göras. Men det skulle samtidigt styra förmånsbilisterna mot laddhybrider med längre räckvidd på el och därmed förbättra förutsättningarna för minskat nyttjande av fossila drivmedel, vilket är laddhybridernas vanligaste alternativ till eldrift. Gröna Bilister skulle även gärna se att det endast är laddhybrider som är godkända för ytterligare ett förnybart drivmedel som klassas som miljöbilar, inom såväl bonus-malus systemet som förmånsbilssystemet. Detta för att säkerställa att staten inte subventionerar fordon som riskerar att till stor del köras på fossila drivmedel. Risken för att gasbilar körs på "fel" drivmedel har minskat drastiskt de senaste åren då de flesta nya gasbilar numera har en väldigt liten bensintank.

Det är bra att så kallade elhybrider, det vill säga hybridbilar utan möjlighet att laddas från elnätet, i förslaget inte längre klassas som miljöfordon. I och med att EU ställer allt högre krav på att bilarnas koldioxidutsläpp vid avgasröret ska minska (tailpipeutsläpp) har trenden att sätta in en hybriddrivlina i bilarna blivit tydlig. Detta börjar alltså bli mer regel än undantag hos nya bilar och den elektriska energin som används i denna typ av fordon kommer från det fossila drivmedel som dessa fordon vanligtvis nyttjar. Att miljöklassa fossilt drivna bilar som endast följer den rådande standarden för nya

fordon som sätts på marknaden anser vi inte är vägen mot en mer hållbar bilism och Gröna Bilister är därför positivt inställda till denna förändring.

De föreslagna nivåerna ser ut att ge förmånsvärden på motsvarande nivå som idag vilket talar för att nivåerna på schablonavdragen är väl avvägda. Det är även positivt att gasbilarna kompenseras något för den ökning av förmånsvärdet som skedde under 2021 även om vi anser att bonus-malus-systemet är bättre anpassat för denna typ av kompensation. [Läs vårt tidigare remissvar om Justerad Bilförmån.](#) Gröna Bilister anser att en ännu större miljöstyrning kan nås genom att likställa schablonavdragen för gasbilar och laddhybrider då det finns goda grunder för det när olika miljöbilar jämförs i ett well-to-wheel (WTW) perspektiv. Förslagsvis görs detta genom att sänka laddhybriderna till gasbilarnas nivå. I Figur 1 presenteras en sammanställning av data från [Gröna Bilisters rapport över miljöbästa bilar på marknaden 2021](#).



Figur 1. Drivmedlets klimatpåverkan ur ett livscykelperspektiv. Baseras på datasammanställning från Gröna Bilisters rapport Miljöbästa Bilar 2021. Lägst beskriver best case och högst beskriver worst case på den svenska marknaden. Normalvärdet baseras på den genomsnittliga nationella drivmedelsmixen. Värdena i figuren är medelvärden för de miljöbilar som ingår i rapporten.

Gröna Bilister har också noterat och reflekterat över att en elbil endast kan få fullt schablonavdrag om de kostar 700 000 kronor eller mer till följd av regeln om att avdraget kan vara maximalt 50 procent av bilens nybilspris. Samtidigt föreslås ett tak inom bonus-malus-systemet som, om det införs, placeras vid just 700 000 kronor. Låt säga att ett företag väljer en förmånsbilspolicy som begränsar fordonsurvalet till fordon som är berättigade till klimatbonus. En farhåga i ett sådant fall är att det med föreslagen utformning på schablonavdragen då blir ett mycket begränsat antal elbilar som både kan få bonus och fullt schablonavdrag. Vi funderar över om nivån på schablonavdraget kan vara för högt satt i relation till det föreslagna taket inom bonus-malus-systemet eller om det finns en

förväntad efterfrågan på elbilar med ett nybilspris på över 700 000 kronor. Det här hade vi velat se en tydligare analys kring.

Slutligen, 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 dessutom att det enda rimliga är att arbetsgivare endast erbjuder miljöbilar som förmånsbilar tillsammans med förmånscyklar och kollektivtrafikkort. Särskilt borde detta vara normen för offentliga arbetsgivare, som ett led i regeringens ambition om att offentlig sektor ska visa vägen i omställningen till ett fossilfritt samhälle. Om detta blir en tydlig förväntan även på företagen finns det inte heller lika stor risk för en tillbakagång till bensin- och dieslbilar inom systemet för bilförmån.

För Gröna Bilister



Marie Pellas, ordförande