

Ellenor Grundfelt
ellenor.grundfelt@energigas.se

Diarienummer: M2020/01180/R

Miljödepartementet
Regeringskansliet
103 33 Stockholm

m.remissvar@regeringskansliet.se

Stockholm den 23 november 2020

Remissvar angående promemorian *Klimatbonusbilar ska vara registrerade i fem år*

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 Miljödepartementets remiss den 22 juli 2020.

Energigas Sveriges avstyrker förslaget om återbetalningsskyldighet

Energigas Sverige liksom BIL Sweden, Bankföreningen, Biluthyrarna, Finansbolagens förening, Motorbranschens riksförbund (MRF) och Transportföretagen **avstyrker** Miljödepartementets förslag om att införa en återbetalningsskyldighet för första ägaren i fem år för att minska exporten av klimatbonusbilar.

Vi delar regeringens syn att export av klimatbonusbilar hämmar omställningen till en fossilfri fordonsflotta, samtidigt som svenska skattemedel går åt till att finansiera våra grannländers omställning. Däremot anser vi inte att regeringens förslag är rätt väg att gå för att stoppa problemet, tvärtom skapar förslaget osäkerhet, stora inläsnings effekter samt riskerar att bromsa klimatomställningen. Förslaget riskerar att bli kontraproduktivt.

Vidare framstår det som orättvist att förslaget riktar sig mot den som "väljer rätt" och väljer en klimatbonusbil. Bra miljöval bör gynnas, inte straffas.

Utgångspunkt och problembeskrivning

Energigas Sveriges utgångspunkt är att den svenska fordonsflottan ska ställas om. Det innebär att det måste finnas incitament på nybilsmarknaden för att välja de bilar som ger lägst utsläpp, d.v.s. klimatbonusbilar. Det innebär *också* att det måste finnas incitament på andrahandsmarknaden att välja dessa bilar. Annars kommer klimatbonusbilarna efter några år exporteras till andra länder där drivmedelspriser eller andra incitament gör begagnade klimatbonusbilar attraktiva. Då har vi inte uppnått någon omställning av den svenska fordonsflottan och just därför är det viktigt att skapa incitament på andrahandsmarknaden.

Det är inte exporten i sig som är problemet. Att klimatbonusbilar exporteras till andra länder är snarare ett symptom på själva grundproblemet, d.v.s. att det saknas tillräcklig miljöstyrning på andrahandsmarknaden.

Stora problem med förslaget om återbetalningsskyldighet

Det finns stora problem med förslaget om återbetalningsskyldighet. BIL Sweden har beskrivit dessa väl i sitt remissvar. Nedan lyfter vi fram några av dessa problem. I övrigt hänvisar vi till BIL Swedens beskrivningar av den omfattande problematik som finns inbyggd i regeringens förslag.

Stor ekonomisk osäkerhet för bonusmottagaren

Att införa en återbetalningsskyldighet för förste ägaren, oavsett om förste ägaren själv exporterat bilen eller inte, skapar osäkerhet huruvida man de facto kan tillgodoräkna sig bonusbeloppet eller inte i forsdonskalkylen. I de flesta fall säljs bilar vidare under de fem första åren (i snitt över tre gånger). För flertalet som står inför ett investeringsbeslut finns det många tänkbara scenarion och utfall under en så pass lång tid som fem år.

Problemet är att man som bonusmottagare alltid har att svara mot Transportstyrelsen när helst ett återkrav uppstår. Även med ett avtal som kan åberopas rättsligt kan det visa sig att efterföljande ägare är oanträffbar eller inte kan eller inte vill betala. Efterföljande ägare i senare led kan även tänkas ha friskrivit sig från återbetalningskrav. Systemet öppnar också upp för att i ett tidigt led placera in en bilmålvakt eller manipulera systemet på annat sätt för att sedan kunna exportera utan risk för återkrav.

En återbetalningsskyldighet som följer första ägare skapar osäkerhet och förtar klimatbonusens tilltänkta funktion som incitament för att välja en i många fall dyrare klimatbonusbil när en kund står i begrepp att köpa eller leasa en ny bil. För en privatkund som ska köpa och äga en bil är fem år en (för) lång tid som är svår att överblicka, vilket gör det enklare och säkrare att välja en bil utan klimatbonus.

Idén om avtalslösningar saknar praktiskt förankring

En säljare av en begagnad bil har inga möjligheter att styra över vad som händer med en bil efter att överlåtelse har ägt rum. Argument om att man skulle kunna skydda sig mot återbetalningskrav genom villkor i köpeavtal saknar praktisk förankring. Det blir både svårt och dyrt för den enskilde, särskilt konsumenter, att driva processer med osäker utgång där förlorande part står för hela rättegångskostnaden mot en eller flera efterföljande förvärvare. Metoden att civilrättsligt överföra betalningsansvaret för bonusen på efterföljande ägare är ingen lösning som privatpersoner eller företag kommer att förlita sig på.

Det blir svårt för en bonusmottagare att värja sig mot att en ägare i senare led väljer att sälja bilen utomlands. I många fall sker flertalet överlåtelser, i snitt över tre gånger, av en bil under fem år. Risken för oenighet kring vem som bör ansvara för att betala tillbaka beloppet vid export är överhängande och riskerar att belasta såväl bilägare som domstolsväsendet genom ökat antal civilprocesser i domstol.

Något som i och för sig talar mot en väldigt stor ökning av domstolstvister är att processer tar tid och kostar mycket pengar, särskilt för förlorande part som står för alla rättegångskostnader. Många, särskilt konsumenter, kommer därför sannolikt att avstå från att ens försöka tillvarata sin rätt via långvariga domstolsprocesser mot en eller flera efterföljande förvärvare.

Förslagets effekter i denna del, med betydande risk för stora ekonomiska förluster för enskilda, framstår därför inte heller som godtagbara från ett konsumentperspektiv.

Högre kostnader och osäkerhet inom det viktiga förmånsbilssegmentet

För en leasingkund innebär förslaget att bonusen inte kan tillgodoräknas den första leasetagaren i och med att leasegivaren måste reservera beloppet för ett eventuellt återkrav i upp till fem år. Den positiva effekt som en bonus har i dag i förhållande till den som vill leasa en klimatbonusbil kortare tid än fem år ersätts av högre kostnader och osäkerhet, vilket gör det enklare och mer fördelaktigt för en leasetagare som vill leasa i tre år att välja att leasa en bil utan klimatbonus.

Eftersom regeringen nu under hösten tyvärr har valt att inte förlänga den tillfälliga nedsättningen av förmånsvärdet (40 procent nedsättning) har incitamenten att välja en klimatbonusbil som förmånsbil redan minskat kraftigt. Redan nu är alltså risken påtaglig att förmånsbilssegmentet upphör att vara den motor för omställningen som det hittills har varit. Att då dessutom införa återbetalningskrav, som för med sig högre kostnader och osäkerhet kopplat till klimatbonusbilar, skulle förvärra situationen ytterligare.

Förslaget om återbetalningsskyldighet bromsar klimatomställningen

Problemen som nämns ovan leder till en minskad nyförsäljning av klimatbonusbilar, vilket i sin tur leder till att omställningen av fordonsflottan bromsas upp och försvåras. I förlängningen drabbar det även begagnatmarknaden då bonusmottagare som vidareförsäljer sina fordon kommer att vilja ta höjd för risken att drabbas av krav om återbetalning, vilket pressar upp begagnatpriserna och därmed sänker efterfrågan.

I promemorian nämns att kravet på återbetalningsskyldighet kan ha en begränsande effekt på efterfrågan av klimatbonusbilar. Energigas Sverige anser dock att promemorian kraftigt underskattar den effekten.

Förslaget om återbetalningskrav är kontraproduktivt och bör inte genomföras.

Alternativ till regeringens förslag

Energigas Sverige har tre alternativa förslag som alla fokuserar på att öka klimatbonusbilarnas attraktivitet på den svenska andrahandsmarknaden. Till skillnad från regeringens förslag riskerar de *inte* att bromsa klimatomställningen – tvärtom bedöms de öka omställningstakten.

De tre förslagen kan införas var för sig, oberoende av varandra. Energigas Sverige anser dock att samtliga bör genomföras för att påskynda omställningen av fordonsflottan och säkerställa att Sverige når målet om 70 procent utsläppsminskning till 2030 för inrikes transporter samt även andra miljömål.

Energigas Sveriges föreslår:

Inför styrmedel som gör det attraktivt att bruka klimatbonusbilar 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 miljödifferntiering, 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.¹ Om regeringen utformar miljödifferntieringen på det sättet så 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. Styrmedel kopplat till brukandet av bilen skulle dessutom kunna få en mer varaktig incitamentseffekt än ett återbetalningskrav kopplat till bonus, där det sistnämnda blir verkningslöst efter de fem första åren.

¹ 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>

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

Fördela bonus-beloppet på två utbetalningar och höj samtidigt bonusbeloppet för gasbilar. För att uppnå en omställning av fordonsflottan är det viktigt att *både* öka andelen klimatbonusbilar i nybilsförsäljningen *och* öka deras attraktivitet på andrahandsmarknaden, där det sistnämnda antas leda till att bilarna stannar i Sverige under en längre tid. Att fördela bonus-beloppet på två utbetalningar är ett sätt att åstadkomma båda delarna. Ett problem för gasbilarna är att med dagens relativt låga bonusnivå på 10 000 kronor skulle en uppdelning av bonusen kunna minska incitamenten för att köpa en ny gasbil. Det vore olyckligt. Energigas Sverige bedömer dock att det skulle vara annorlunda om nivån motsvarade åtminstone laddhybridernas bonusnivå. Då skapas utrymme att dela upp bonusen på flera utbetalningar, företrädesvis två utbetalningar för att inte tappa signaleffekten på vare sig nybils- eller andrahandsmarknaden. Till exempel kan hälften av bonusen betalas ut på samma sätt som idag, medan den andra hälften betalas ut efter fem år, förutsatt att bilen fortfarande är registrerad i Sverige då.

Att höja bonusnivån för gasbilar är även nödvändigt för att åtgärda den konkurrensnedvridning som finns inbyggd i bonus-systemet. 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.

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

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_{naturgas} 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 CO₂-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 konkurrensnedvridningen 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.

Avslutningsvis

Om regeringen – trots den håra kritiken från remissinstanserna – väljer att införa ett återbetalningskrav vill vi betona vikten av att *inte* utforma återbetalningskravet så som det föreslås i promemorian. Skälen till det har vi redogjort för ovan under rubriken *Problem med förslaget om återbetalningsskyldighet*. OM det ska införas ett återbetalningskrav är det bättre att, som BIL Sweden föreslår i sitt remissvar, arbeta för en lösning där återbetalningskravet följer bilen istället.

Med vänliga hälsningar,



Maria Malmkvist
Vd



Ellenor Grundfelt
Strategichef och ansvarig styrmedel