

Ellenor Grundfelt
ellenor.grundfelt@energigas.se

Dnr: Fi2021/03144

Finansdepartementet
fi.remissvar@regeringskansliet.se

kopia till
viktor.berg@regeringskansliet.se

Stockholm den 30 november 2021

Remissvar av promemorian Skärpt 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 september 2021.

Sammanfattning

- Energigas **tillstyrker** förslaget att sänka brytpunkterna för malus, **men vi anser att de förhöjda koldioxidbeloppen (107 och 132 SEK per g CO₂/km) 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 anser att **bonus-malus-systemet bör bygga på fordonens klimatpåverkan i ett well-to-wheel-perspektiv**. Så är inte fallet idag – speciellt inte i bonusdelen. Elbilar och laddhybrider ges idag avsevärt högre bonusnivåer än biogasbilar, trots att well-to-wheel-data och livscykelanalyser gång på gång visar att en biogasbil är likvärdig med en elbil ur klimatperspektiv. Dagens bonusnivåer behöver justeras så att de bättre speglar fordonens klimatnytta. Det kan göras genom att antingen höja bonusnivån för gasbilar, eller att se till så att bonusnivån för laddhybrider och elbilar sänks betydligt snabbare än vad regeringen aviserade i sin budgetproposition för 2022.

Energigas Sveriges synpunkter och ställningstaganden

Energigas Sveriges ställningstaganden gällande malus

Energigas **tillstyrker** förslaget att sänka brytpunkterna för malus, **men vi anser att de förhöjda koldioxidbeloppen (107 och 132 SEK per g CO₂/km) ska gälla under minst fem år** från att fordonet blir skattepliktigt för första gången.

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 generella synpunkter gällande bonus-malus-systemet

Energigas Sverige anser att bonus-malus-systemet bör bygga på fordonens klimatpåverkan i ett well-to-wheel-perspektiv. Så är inte fallet idag – speciellt inte i bonusdelen. Bonusnivåerna har förhandlats fram politiskt och har mycket lite med klimatprestanda att göra. Elbilar och laddhybrider ges idag avsevärt högre bonusnivåer än biogasbilar, trots att well-to-wheel-data och livscykelanalyser gång på gång visar att en biogasbil är likvärdig med en elbil ur klimatperspektiv.

I figuren på nästa sida redovisar vi Gröna Bilisters bedömning av klimatpåverkan från de 45 miljöbästa bilarna i ett livscykelperspektiv, uttryckt i g CO₂-ekvivalenter per körd kilometer¹. I bedömningen ingår klimatpåverkan från både drivmedel och bil.

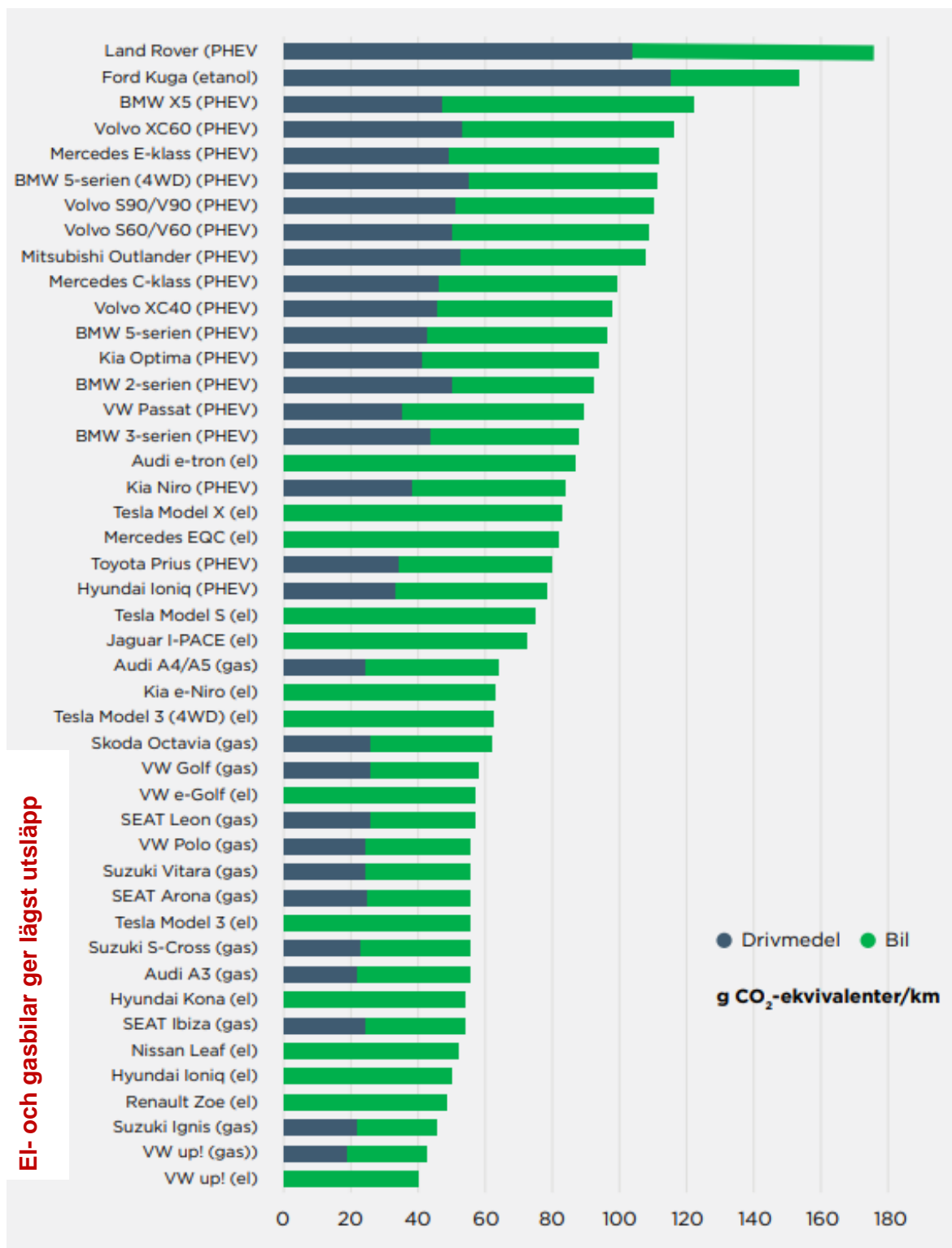
Figuren visar tydligt att de miljöbästa gasbilarna och de miljöbästa elbilarna är likvärdiga ur klimatperspektiv. Laddhybriderna ger stort klimatutsläpp av samtliga 45 bilar i jämförelsen.

Bilarna antas tanka det ur klimatsynpunkt bästa drivmedlet på marknaden, avsett för bilen i fråga. För gasbilar är det biogas². Elen till elbilar antas komma från miljömärkt el från sol, vind eller vatten. Den sammanlagda körsträckan under bilens livstid antas vara 20 000 mil.

Jämförelsen mellan olika klimatbonusbilars verkliga klimatprestanda visar att dagens bonusnivåer behöver justeras så att de bättre speglar fordonens klimatnytta. Att gasbilar fortfarande ges en avsevärt lägre bonusnivå (10 000 kr) än laddhybrider (omkring 30 000 kr) är helt oacceptabelt och behöver åtgärdas snarast. Det kan göras genom att antingen höja bonusnivån för gasbilar, eller att se till så att bonusnivån för laddhybrider och elbilar sänks betydligt snabbare än vad regeringen aviserade i sin budgetproposition för 2022.

¹ Källa: <http://www.gronabilister.se/miljobastabil2019>

² I Sverige bestod fordonsgasen till 95 procent av biogas år 2020.



Det är viktigt att värna om alla alternativ som kan bidra till att Sverige når klimatmålen. Biogasbilarna kan verkligen bidra här och nu, eftersom bilarna och infrastrukturen redan finns på plats och fordonsgasen består till 95 procent av förnybar, hållbar biogas.

Det långsiktiga biogasstödet som regeringen aviserade i budgetpropositionen för 2022 – och som också finns med i budgetalternativet från Moderaterna, Kristdemokraterna och Sverigedemokraterna – förväntas leda till en väsentlig utbyggnad av svensk biogasproduktion. Det är oerhört positivt att denna svenska biogassatsning nu äntligen förväntas bli verklighet. Att då samtidigt ge biogasbilarna betydligt sämre villkor än övriga klimatbonusbilar på marknaden blir kontraproduktivt.

Det vore mycket bättre att justera bonusnivåerna så att de bättre speglar klimatprestandan hos klimatbonusbilarna. Effekten av en sådan justering blir sannolikt att fler köper biogasbilar och att vi verkligen får ut bästa möjliga klimatnytta ur alla de investeringar som redan har gjorts i tankinfrastruktur för biogasbilar.

Med vänliga hälsningar,



Maria Malmkvist
Vd



Ellenor Grundfelt
Strategichef och ansvarig styrmedel