



Finansdepartementet  
103 33 Stockholm

registrator@finance.ministry.se

Uppsala den 14 augusti

## **Remissvar från Gröna Bilister: Skattebefrielse för personbilar med bättre miljöegenskaper (promemoria)**

### **Inledning**

Som Sveriges enda miljödrivna bilistorganisation bistår vi gärna med förslag till utformningen av skatter och andra ekonomiska styrmedel som kostnadseffektivt leder till en minskad miljöbelastning från vägtrafiken. Gröna Bilister har tidigare lämnat synpunkter på hur dessa bör vara utformade i ett flertal remissvar som finns på vår hemsida, bl.a. avseende finansdepartementets promemoria om förändringar av en rad punktskatter samt den nyligen remitterade skrivelsen om förändrade klimat- och energiskatter. Vi har också lämnat en rad mer övergripande förslag på hur den nationella politiken för vägtrafik bör utformas, samt specifika förslag gällande bl.a. beskattningen av miljöbilar.

### **Utgångspunkter**

Den sista juni i år avskaffades miljöbilspremien, ett halvår tidigare än riksdagens ursprungliga beslut. Miljöbilspremien ersätts enligt regeringens förslag med en femårig fordonsskattebefrielse för miljöbilar, enligt samma definition som förut. Skattebefrielsen föreslås träda i kraft den 1 januari 2010, men gälla retroaktivt för bilar som tas i bruk från och med den 1 juli 2009.

Regeringen föreslår också förändringar av fordonsskatten i två steg förändras från 2011 respektive 2013. Skatten föreslås enbart beräknas på koldioxidutsläpp över 120 g/km mot tidigare 100 g/km, samtidigt som skattesatsen för bensin- och dieslbilar höjs från 15 till 20 kr/g koldioxid per km men förblir 10 kr per g koldioxid för bilar framförda med förnybara drivmedel. Bränslefaktorn för dieselfordon föreslås stegvis sänkas från nuvarande 3,3/3,15 till 2,4, medan miljöfaktorn omvandlas till ett fast belopp på 250 kr/år.

Promemorian utgår ifrån de av riksdagen beslutade klimatmålen, de särskilda målen för förnybar energi och EU:s krav på utsläppsminskningar från Sveriges sida liksom EU:s biobränsledirektiv. Dessa är rimliga utgångspunkter, men de bör kompletteras med en analys av vad ett skärpt klimatmål från EU:s sida efter Köpenhamnsförhandlingarna innebär. Också Naturvårdsverkets begäran om ett högre mål för biobränsleandelen i transportsektorn (20 istället för 10 procent) borde ha funnits med som en utgångspunkt.

Vidare omnämns EU:s utsläppskrav på personbilstillverkare utan att några konsekvenser dras - trots att det givetvis påverkar vilka svenska ekonomiska styrmedel som krävs för att nå de samlade utsläppskraven.

## Övergripande synpunkter

Gröna Bilister är positiva till att utnyttja skattedifferentieringar och andra ekonomiska styrmedel för att påskynda en utveckling i miljövänlig riktning. Vi var också övergripande positiva till miljöbilspremien, men kritiserade den för att inte göra någon åtskillnad mellan olika former av miljöbilar, trots att klimatpåverkan skiljer med en faktor tio mellan de effektivaste biogasbilarna och de bensin- och dieslbilar som precis klarade miljöbilsdefinitionen.

Vi är dock skeptiska till det förslag om femårig fordonsskattebefrielse för miljöbilar, kritiska till att miljöbilsdefinitionen inte skärps och motståndare till en högre ”frizon” för beräkning av fordonsskatten. Vidare menar vi att förändringen av dieselfordonsbeskattningen, som vi inte i sig är motståndare till, förutsätter en högre höjning av koldioxid- och energiskatterna på diesel än vad regeringen föreslår (se vårt remissvar angående energi- och klimatskatter).

Vidare är vi kritiska till regeringens sätt att införa förändringar retroaktivt, med en lag som träder i kraft vid årsskiftet 2009-2010 men gäller från halvårsskiftet 2009. Vi inser att lagstiftning ibland måste skyndas fram, men så har inte varit fallet denna gång, och regeringen borde ha kunnat genomföra förändringen i normal ordning. Tyvärr är detta hanterande i linje med hur miljöbilspremien hanterats, med ständigt sena beslut om tillskjutande av nya medel, etc. Ett sådant hanterande skapar en onödig osäkerhet på marknaden och bidrar till en onödigt långsam omställning av bilparken i miljövänligare riktning.

## Fordonsskattebefrielse för miljöbilar

Det nu föreliggande förslaget om femårig fordonsskattebefrielse är positivt i så måtto att det innebär en fortsatt stimulans till en förändring av bilparken i miljövänligare riktning. Det är också positivt att fordonsskattebefrielsen gäller alla fordonsägare, i motsats till miljöbilspremien som endast gällde privata konsumenter.

I övrigt innebär förslaget en förstärkt snedvridning åt fel håll jämfört med miljöbilspremien, innebärande att de miljöbilar som har högst klimatpåverkan gynnas mest, medan de med lägst påverkan endast gynnas marginellt. Särskilt dieslbilar gynnas, vilket är olyckligt ur hälsosynpunkt eftersom dessa bilar fortsatt har höga utsläpp av kväveoxider.

Skälen till snedvridningen är att fordonsskatten redan idag är baserad på bilens utsläpp av koldioxid, med en lägre skatt för bilar som framförs på förnybara drivmedel och en uppräkningsfaktor för dieselfordon. Befrielsen är därmed mest till gagn för de fordon som beläggs med hög skatt.

Vidare bedömer vi att fordonsskattenivåerna, såväl i nuläget som efter en eventuell revidering i enlighet med finansdepartementets förslag, är så låga att det knappast har någon styrande effekt alls. Det enda undantaget gäller dieselfordon, där fordonsskatten i någon mån kan styra köpbeteendet. Därmed står det klart att fordonsskattebefrielsen inte kommer att bidra till en omställning av fordonsparken i samma utsträckning som miljöbilspremien gjort, eventuellt med undantag för dieselfordonen. Detta stämmer väl överens med försäljningsstatistiken för juli 2009, den första månaden då fordonsskattebefrielsen förväntas gälla. Miljöbilsförsäljningen sjönk då, medan dieslbilarnas andel av miljöbilarna ökade.

När miljöbilsdefinitionen infördes 2006, var det klart angivet att definitionen skulle skärpas efter ungefär 3-4 år. Detta har nu förändrats till en allmän inriktning från regeringens sida att eventuellt inleda en sådan process om 1-2 år, och den nya fordonsskattebefrielsen för miljöbilar riskerar att bidra till att en skärpning av definitionen försenas ytterligare. Detta är olyckligt,

eftersom de 120 gram koldioxid per kilometer som är gränsen för fossilbränsle drivna fordon knappast längre kan betraktas som vare sig teknik- eller marknadsdrivande. Den tekniska utvecklingen möjliggör en miljömässigt motiverad skärpning av definitionen, förslagsvis till 100 g CO<sub>2</sub>/km för bensin- och dieslbilar och 60 g fossil CO<sub>2</sub>/km för bilar som framförs med förnybara drivmedel. Också kraven på elbilar bör skärpas; gränsen på 3,7 kWh per mil är mer än det dubbla mot förbrukningen för merparten av elbilarna som förväntas introduceras under kommande år. En särskild definition och beräkningsmetod för laddhybrider (plug-in-hybrider) bör tas fram, då de i dagsläget inte är inkluderade i definitionen.

Vidare är det orimligt att fordonsskattebefria miljöbilar utan att samtidigt säkerställa att de till övervägande del tankas med förnybara drivmedel (där så är möjligt). Etanol E85, som enligt Naturvårdsverket och Vägverket har ca 65 procent lägre klimatpåverkan än bensin, var under hösten 2008 och våren 2009 klart dyrare per literekvivalent än bensin, vilket innebar att en mycket stor del av Flexifuelbilarna tankades med bensin och alltså inte åstadkom någon miljö- eller klimatnytta alls.

Den föreslagna höjningen av beskattningen på bensin (se finansdepartementets skrivelse och vårt remissvar på densamma) är så liten att den inte alls förmår rätta till detta förhållande, och är betydligt lägre än vad företrädare för bl.a. moderaterna och centerpartiet (med ministeransvar för finans-, skatte-, närings- och miljöpolitiken) angett som nödvändigt. Vi förutsätter att en mer ansvarsfull höjning av den samlade beskattningen på fossil bensin genomförs, kombinerat med andra vägar att göra etanol E85 kostnadsmässigt konkurrenskraftig året om. Det kan ske t.ex. genom att etanolen placeras i en lägre momsklass eller genom att bensindelen i etanolen skattebefrias (som i Norge). I annat fall bör fordonsskattebefrielsen för miljöbilar kompletteras med krav på "rätt tankning" till minst 70 procent, vilket en rad kommuner redan infört för åtnjutande av lokal miljöbilsstimulans.

I promemorian anges att bilar försedda med automatlåda också fortsättningsvis ska tillåtas ha i praktiken obegränsade utsläpp och ändå omfattas av fordonsskattebefrielsen, bara den manuellt växlade varianten uppfyller miljöbilsdefinitionen. "Skälet till denna bestämmelse är att det ska vara möjligt att välja en miljöbil även vid denna typ av transmission, trots att dessa bilar generellt sett har en högre drivmedelsförbrukning". Vi underkänner detta resonemang, då det idag finns åtskilliga automatväxlade bilar som uppfyller miljöbilsdefinitionen utan dispens, och flera modeller där automatlådan faktiskt ger en lägre förbrukning än den manuella lådan. Inget undantag bör därmed ges, varken för fordonsskattebefrielsen eller i miljöbilsdefinitionen.

### **Förändringar av fordonsskatten**

Vi ser det som viktigt att fordonsskatten höjs kraftigt så att den blir faktiskt styrande, vilket inte uppnås med det föreliggande förslaget som endast innebär marginella förändringar. Vi föreslår en beskattning i linje med Frankrikes bonus-malus modell, innebärande att bilar med mycket låga CO<sub>2</sub>-utsläpp får en betydande årlig skattebonus, bilar med genomsnittliga utsläpp beskattas "neutralt" medan de med höga utsläpp får en hög tilläggsskatt, "malus". Modellen har bidragit till en mycket snabb omställning av den franska nybilsförsäljningen utan att urholka statskassan, och skulle ha en liknande effekt i Sverige. Modellen nedan inkluderar storleksklasser, vilket vi bedömer som rimligt utifrån att utsläppskraven bör vara högre för en bil med plats för två personer än för en med plats för sju.

Skatt Storlek	Superbonus (25 000 kr)	Stor bonus (10 000 kr)	Liten bonus (5 000 kr)	Neutral (+/-0 kr)	Liten malus (5 000 kr)	Stor malus (10 000 kr)	Supermalus (25 000 kr)
Supermini	0-40	41-80	81-100	101-120	121-140	141-220	221-
Small Family Car	0-40	41-100	101-120	121-140	141-160	161-220	221-
Large Family Car	0-40	41-120	121-140	141-160	161-180	181-220	221-
Executive	0-40	41-120	121-140	141-160	161-180	181-220	221-
Small MPV	0-40	41-120	121-140	141-160	161-180	181-220	221-
Large MPV	0-40	41-140	141-160	161-180	181-200	201-220	221-
Roadster	0-40	41-100	101-120	121-140	141-160	161-220	221-
Small Off- Road 4x4	0-40	41-120	121-140	141-160	161-180	181-220	221-
Large Off- Road 4x4	0-40	41-140	141-160	161-180	181-200	201-220	221-

Vi instämmer i förslaget till höjning av fordonsskatten utifrån utsläppen av fossil koldioxid men är kritiska till höjningen av ”grundavdraget” och delar Naturvårdsverkets bedömning att 120 gram inom kort kommer att uppfattas som ett relativt högt utsläpp - det är redan bara tio gram lägre än EU:s kommande krav på genomsnittliga utsläpp under 130 gram/kilometer. Gränsen för beskattning bör alltså ligga kvar på 100 gram och successivt sänkas.

I finansdepartementets skrivelse om miljö- och energiskatter anges att ”Om det finns rättvisande koldioxiduppgifter i vägtrafikregistret avseende körning med det alternativa drivmedlet, ska dessa användas. Koldioxidbeloppet beräknas även i dessa fall efter 10 kronor per gram.” En motsvarande skrivning saknas i denna promemoria, vilket skapar betydande osäkerhet om vad som faktiskt gäller. Vi delar skrivelsens bedömning av värdet av rättvisande uppgifter om de faktiska utsläppen av fossil koldioxid när bilar framförs på förnybara drivmedel, men inte att sådana värden ska innebära att 10 kr/g fortsatt används. Istället bör det kunna leda till att alla bilar får samma fordonsbeskattning (20 kr/g), men baserat på bilens utsläpp av fossil koldioxid.

I underlagsrapporten till Naturvårdsverkets och Vägverkets årligen reviderade Bilindex, har de faktiska utsläppen av fossil koldioxid för varje bilmodell beräknats, och dessa värden bör kunna ligga till grund för framtida beskattning. En differentiering mellan fossila och förnybara drivmedel blir därmed onödig och all fossil koldioxid kan beskattas lika, såsom också anges som en utgångspunkt för denna skrivelse. De förnybara drivmedlens konkurrenskraft gentemot de fossila kvarstår, medan biogasens konkurrenskraft stärks gentemot etanol och biodiesel.

*Dieslbilars bränslefaktor* sänks enligt förslaget stegvis från dagens 3,15 eller 3,3 till 2,4, medan *miljöfaktorn* ändras från 1,3 eller 1,15 till ett fast belopp på 250 eller 500 kr. Bränsle- och miljöfaktorn är ett svagt skatteinstrument, eftersom den beskattar fordonet snarare än driften, och de bör växlas mot en höjd energiskatt på dieselbränslet så att det hamnar i paritet med bensin. Någon sådan höjning föreslås dock inte i finansdepartementets skrivelse om miljö- och energiskatter, som tvärtom anger att det under överskådlig tid inte är möjligt eftersom åkerinäringen skulle drabbas av höga drivmedelskostnader samtidigt som ekonomitankningen utanför landets gränser skulle öka. Vi menar att utgångspunkten är helt felaktig - andra EU-

länder kommer att väsentligt höja sin dieselbeskattning till år 2015 vilket ger ett större utrymme för växling än vad som bedöms möjligt i skrivelsen, samtidigt som huvuddelen av godstransporter inte är internationella utan sker inom riket. En förändring av bränsle- och miljöfaktorerna förutsätter en väsentlig höjning av den samlade beskattningen av dieselbränslet, annars bör den inte genomföras.

Utsläppen av kväveoxider är fortsatt skyhögt högre för dieslbilar än bensinbilar, och endast ett fåtal bilar har rening av kväveoxidutsläppen. För att uppnå den vision regeringen tycks ha om dieslbilar med mycket låga kväveoxidutsläpp, är det lämpligt att skattemässigt stimulera kväverening, som tidigare gjorts med partikelfilter eller eventuellt lagstifta om sådan rening, som tidigare gjorts med katalysatorrening för bensinbilar. Ett sådant förslag saknas dock.

2010-2011 börjar det säljas *elbilar* på den svenska marknaden. Det är en betydande svaghet att det ännu inte finns konkreta förslag på en långsiktigt hållbar beskattning av dessa fordon, såväl avseende fordonsskatt som kostnad vid drift. I nuläget kommer elbilens initiala kostnad att vara hög, medan kostnaden per kilometer blir så låg att den i praktiken kommer att uppfattas som obefintlig, innebärande ett ökat resande med ökad trängsel och fler trafikolyckor som följd. Någon form av kilometeravgift för elbilar bör därför troligen tas fram, kombinerat med stimulans för inköp av elbilar i linje med vad olika företrädare för regeringen till tider framfört.

### **Avslutande kommentar**

Gröna Bilister tackar för möjligheten att få ge synpunkter på denna skrivelse och står till berörda parters fulla disposition för utveckling och fördjupning av ovanstående förslag till förändringar gentemot det av finansdepartementet framförda förslaget.

*För Gröna Bilister*

Mattias Goldmann