



SWEDISH  
ENVIRONMENTAL  
PROTECTION  
AGENCY

YTTRANDE  
2021-12-16

Ärendenummer  
NV-07851-21

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

## Yttrande över promemorian **Ändrad nedsättning av förmånsvärdet för miljöanpassade bilar** (Fi2021/03348)

### Sammanfattning

Naturvårdsverket anser att det är motiverat med en schablonisering av nedsättningen i syfte att förenkla systemet. Naturvårdsverket anser dock att vissa av förslagen behöver motiveras tydligare, alternativt justeras:

- Huruvida förslaget kring schabloner motsvarar syftet att subventionera miljöteknik är inte tydligt.
- Naturvårdsverket anser att högsta nivån för nedsättning (350 000 kronor) bör ses över.
- Naturvårdsverket anser att det är positivt att nedsättningen ser olika ut för olika teknikval, men att motiven bakom vissa av de föreslagna nivåerna är otydliga.

### Naturvårdsverkets ställningstagande och skäl

#### 4.1 En schabloniserad nedsättning införs

**Naturvårdsverket anser att det är motiverat med en schablonisering av nedsättningen i syfte att förenkla systemet. Huruvida förslaget kring schabloner motsvarar syftet att subventionera miljöteknik är dock inte tydligt.**

Vidare innebär nedsättningen av miljöbilars förmånsvärde att förmånsbilister erhåller en högre subvention vid nybilsköp än vad privatbilister gör som endast gynnas av bonusen i bonus-malus-systemet. För de som vill skaffa en miljöbil blir det således mer gynnsamt att göra detta i form av en förmånsbil istället för att köpa eller leasa motsvarande bil privat.

## 4.2 Nedsättningen för miljöanpassade bilar utgår från bilens miljöteknik

**Naturvårdsverket anser att högsta nivån för nedsättning (350 000 kronor) bör ses över.**

Naturvårdsverket anser att nedsättning upp till 350 000 kronor för elbilar är för högt. Det skapar incitament för de som utnyttjar förmånsvärdet att välja stora elbilar med stora batterier som ofta inte behövs för att fylla det egentliga transportbehovet. Ungefär tre fjärdedelar av elbilmodellerna i elbilslistan har ett nybilspris som understiger 700 000 kr. Därtill förväntas elbilar generellt bli relativt billigare för varje år.

**Naturvårdsverket anser att det är positivt att nedsättningen ser olika ut för olika teknikval, men att motiven bakom vissa av de föreslagna nivåerna är otydliga.**

Av promemorian framgår exempelvis att biogasbilar bara utgör 1% av fordonsflottan och att det därför finns skäl att höja nedsättningen från 60 000 till 100 000 kr. Vidare framgår att förmånsbeskattningen ska bli mer samstämmig med andra styrmedel såsom bonus-malus-systemet. I relation till bonusen som gasbilar får i bonus-malus-systemet där gasbilar som högst kan få 10 000 kr, är det inte logiskt att möjliggöra en subvention om 100 000 kr genom förmånsbeskattningen. I promemorian görs också bedömningen att nivån på nedsättning för laddhybrider bör vara 140 000 kr, baserat på historiska nedsättningar och nybilspriser för 2021. Naturvårdsverket anser att metoden för att bedöma nivån på subventioner av miljöteknik behöver ses över.

## 5 Konsekvensanalys

Enligt promemorian bedöms inte miljönyttan påverkas av de nya förslagen. Eftersom det handlar om att subventionera miljöteknik saknar Naturvårdsverket en bredare analys av hur förmånsbeskattningen kan förändras så att lätta fordon som drivs med fossila drivmedel inte subventioneras. Avdrag för resor till och från arbetet motsvarar idag närmare 5 miljarder kronor, medan förmånsvärdet för miljöbilar bedöms motsvara ca 1,5 miljarder.

Vidare framgår det i promemorian att de föreslagna ändringarna inte påverkar ekonomisk jämlikhet och jämställdhet. Naturvårdsverket delar bedömningen att förslagen i sig inte påverkar dessa parametrar. Samtidigt visar Skatteverkets promemoria *"Förenklad beskattning av bilförmån och drivmedelsförmån"* att 80% av de som utnyttjade bilförmånen år 2020 var män som huvudsakligen är höginkomsttagare. Samma mönster syns för de som utnyttjade drivmedelsförmånen samma år. Detta belyser att subventionerna i grunden gynnar just denna grupp.

## Övriga synpunkter

Naturvårdsverket vill belysa vikten av styrmedel som styr mot ett transporteffektivt samhälle. Det gäller även förmånsreglerna för bil. Dagens beroende av bil för vardagens resor och transporter behöver minska för att en rad av miljökvalitetsmålen ska kunna nås. Detta framförallt i städer, där mer hållbara färdmedelsalternativ är lättare att tillhandahålla.

Idag är det minst vanligt med förmånsbil i glesbygden och mest vanligt i storstäderna. Forskning visar att bilförmånsreglerna ökar bilinnehavet, och att bilinnehav i sin tur ökar biltrafikarbetet. Bilinnehav och biltrafikarbete i städer skulle behöva minska för att klimatmålen ska nås. Dessutom har de större städerna sämre luftkvalitet och vägtrafiken är den främsta orsaken till det. Minskad vägtrafik skulle därför bidra till att reducera hälsopåverkan från luftföroreningar.

Skattereglerna för förmånsbilar innebär idag i praktiken en subvention av både bilinnehav och privat bilåkande genom bristande överensstämmelse mellan förmånsvärdet och kostnaden för att skaffa motsvarande bil privat. Dessa förmånliga regler medför en snedvridning av färdmedelsval, en ökad miljöbelastning från biltransporter samt en välfärdsförlust för samhället. Motivet för denna typ av styrmedel som främjar bilinnehav och bilåkande behöver därför ses över.

---

Beslut om detta yttrande har fattats av generaldirektören Björn Risinger efter föredragning av avdelningschefen Maria Ohlman.

Vid den slutliga handläggningen har i övrigt deltagit enhetschefen Gunilla Sallhed samt handläggarna Ulrika Isberg Bondemark, Martin Boije, Mats Björnsell, Joanna Dickinson och Henrik Larsson.

*Detta beslut har fattats digitalt och saknar därför namnunderskrifter.*

För Naturvårdsverket

Björn Risinger

Maria Ohlman

Kopia till:

[m.registrator@regeringskansliet.se](mailto:m.registrator@regeringskansliet.se)