

STYRMEDEL FÖR MINSKADE UTSLÄPP AV VÄXTHUSGASER FRÅN DEN SVENSKA FORDONSFLOTTAN

Sverige har som mål att transportsektorn ska ha minskat utsläppen av växthusgaser med 70% till 2030 (jämfört med år 2010), och att Sveriges nettoutsläpp av växthusgaser ska vara noll till år 2045. För att uppnå detta mål finns ett antal styrmedel. Här beskrivs några nationella styrmedel inriktade mot att minska fordonens användning av fossila drivmedel och utsläpp av växthusgaser.¹

Styrmedlen syftar dels till att främja inköp av mindre miljöpåverkande fordon (till exempel fordonsskatten), dels till att styra mot minskad användning av fossila drivmedel i hela fordonssflottan (till exempel reduktionsplikten). Utformning och val av styrmedel påverkas både av nationella mål och överordnade regelverk (framför allt EU-direktiv, se nedan).²

Fordonsskatten och systemet med bonus-malus

Fordonsskatten infördes 1922 och med huvudsyftet att få in intäkter till de samhällsekonomiska kostnader som trafiken ger upphov till. Sedan dess har den i ökande utsträckning utformats för att styra mot inköp av mer energieffektiva och mindre miljöpåverkande fordon. Idag bestäms fordonsskatten för nyare personbilar och andra lätta fordon av hur mycket koldioxid (CO₂) de släpper ut. För personbilar består skatten av två delar: ett grundbelopp och en koldioxidkomponent. Koldioxidkomponenten innebär att ju mer CO₂ per km en bil släpper ut över 111 g, desto högre blir skatten. Sedan Bonus-malus-systemet infördes år 2018 är koldioxidkomponenten högre de tre första åren och gäller för fordon som släpper ut mer än 90 g CO₂/km.

Fordonsskatten beräknas baserat på utsläppsvärden från avgasröret på fordonet, vilket innebär att ingen skillnad görs mellan användning av fossila eller biobaserade drivmedel. Bakgrunden till detta

är att fordonsskatten främst använts för att styra mot effektivare fordon.

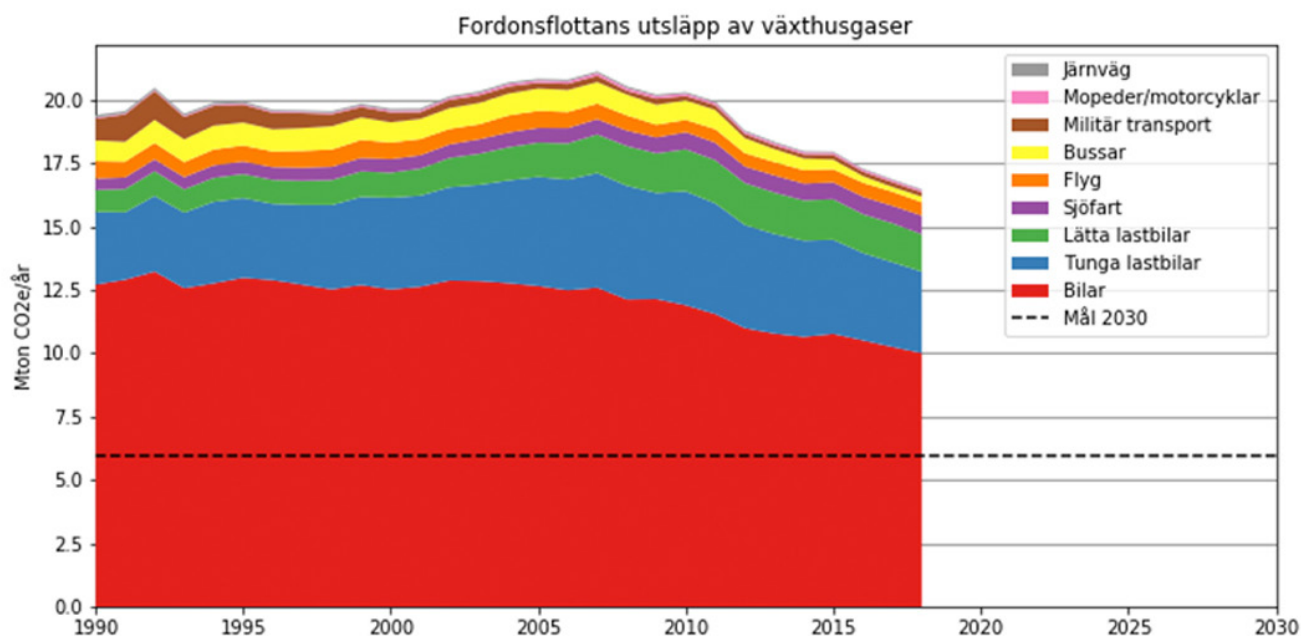
För dieseldrivna bilar tillkommer ett miljö tillägg och ett bränsle tillägg (för äldre fordon bränslefaktor) varje år. Bakgrunden till dessa tillägg är dels högre kväveoxid- och partikelutsläpp från dieslbilar, dels att beskattningen av diesel som bränsle historiskt varit lägre än för bensen vilket därmed kompenseras. Äldre lätta fordon (bilar registrerade före 2006 och lätta fordon före 2011) samt tunga fordon beskattas baserat på tjänstevikt. Motorcyklar har en fast skattesats.

Bonus-malus

Syftet med Bonus-malus, som gäller från den 1 juli 2018, är att öka andelen miljöanpassade fordon. Systemet ger en bonus till bilar och lätta fordon med en låg koldioxidkomponent, och en höjd fordonsskatt (malus) till fordon med hög koldioxidkomponent. Reglerna för bonus-malus uppdaterades i april 2021, då bonusen för fordon som inte släpper ut någon CO₂ från avgasröret, exempelvis rena elbilar och vätgasbilar, höjdes från 60 000 till 70 000 kr. Samtidigt sänktes gränsen för att kunna få en bonus från 70 till 60 g CO₂/km. Sedan april 2021 är den högsta bonusen för fordon med utsläpp över 0 g CO₂/km (exempelvis gasbilar) 45 000 kr. Under flera år har ansökningarna om klimatbonus varit så många att pengarna som Transportstyrelsen fått för utbetalning tagit slut i förtid. 2021 inträffade detta i augusti. Ytterligare medel har tidigare skjutits till varje år.

Malus gäller de tre första åren för nya bensin- och dieseldrivna personbilar klass I och II, lätta bussar och lätta lastbilar och tillämpas på fordon som släpper ut över 90 g CO₂/km vid blandad körning (95 g CO₂/km för fordon som togs i bruk innan 1 april 2021). Även elhybrider som släpper ut över 90 g CO₂/km vid blandad körning omfattas av systemet. Inom bonus-malus-systemet undantogs fordon som drivs med alternativa drivmedel från förhöjda koldioxidbelopp, vilket framför allt påverkar bilar som drivs av fordonsgas eller etanol (E85).

1. Det finns fler mål och många andra styrmedel som påverkar transportsektorn och därmed fordonssflottans växthusgasutsläpp. Dessutom påverkar styrmedlen varandra. Här tas bara utformningen av styrmedel (inte effekten) upp och bara sådana som är nationella och direkt inriktade mot fordonseffektivitet och bränsleval.
2. Styrmedlens detaljerade utformning är ofta komplex. Beskrivningen är därför delvis förenklad och speglar situationen och kunskapsläget i augusti 2021. För exakt information, se referenser.



Utveckling över tid av växthusgasutsläpp fördelat mellan olika fordonsslag. Den streckade linjens markering av en 70-procentig minskning av 2010 års utsläppsnivåer är målet för utsläppen för samtliga transportslag tillsammans.

För tunga fordon finns idag inget bonus-malus-system eller andra generella nationella styrmedel för att styra mot mindre miljöpåverkande fordon (se dock avsnittet om EU-direktiv nedan).

Bilar som omfattas av bonusen inom systemet kallas även klimatbonusbilar. Begreppet miljöbil används i flera olika sammanhang med olika definitioner. Framför allt används det idag för att styra myndigheternas fordonsupphandling. Denna miljöbilsdefinition sammanfaller idag med klimatbonusreglerna.

Förmånsbeskattning

Många i Sverige använder en förmånsbil genom sitt arbete. Förmånsbilar är en skattepliktig förmån och förmånsvärdet avgör hur mycket användaren behöver betala i skatt. Fram till januari 2020 fanns en miljöbilsreducering som innebar att elbilar, hybrider och gasbilar kunde få upp till 10 000 kr lägre förmånsvärde. Men eftersom miljöbilar ofta är dyrare än fossildrivna bilar innebar det att de fick ett högre förmånsvärde. När miljöbilsreduceringen slopades bestämdes att miljöbilens förmånsvärde därför ska beräknas baserat på marknadspriset för en fossilbil av liknande eller motsvarande modell. I juli 2021 höjs förmånsvärdet på alla bilar vilket innebär att användarna får betala mer i skatt.

Drivmedelsskatten

Syftet med drivmedelsskatten är dels att minska användningen av bränslen som ger upphov till föroreningar (främst CO₂), dels att få in skatteintäkter. Drivmedel som är skonsammare för miljön är dyrare att tillverka, men för att priset för dessa inte ska vara högre, kompenseras de genom lägre skattesatser. Ett drivmedel blir normalt skattepliktigt när det tillverkas, bearbetas eller förs in till Sverige.

Drivmedelsskatten delas upp i energiskatt och koldioxidskatt. Energiskatten varierar med vilken miljöklass bränslet har. För bensen finns Miljöklass 1 och 2 och för diesel finns Miljöklass 1, 2 och 3.

För biodrivmedel är huvudregeln enligt EU:s direktiv att ett ersättningsbränsle ska beskattas på samma sätt som det bränsle det ersätter. En liter etanol som ersätter en liter bensen ska därmed beskattas med samma skatt och på samma sätt som bensen. I enlighet med tidsbestämda undantag från EU-reglerna har Sverige rätt till skattebefrielse på biodrivmedel om Sverige kan bevisa att detta inte snedvrider konkurrens på marknaden. Inom ramen för undantaget kan nedsättningen utformas så att biodrivmedlets produktionskostnadsnackdel elimineras.

Sverige har statsstödsgodkännande från EU till den 31 december 2021 och bibehåller skattenedsättningar på dessa produkter samt har ansökt om förlängning ytterligare ett år. Från och med den 1 juli 2018 begränsades avdragsmöjligheten så att bara rena eller höginblandade biodrivmedel (>98 %) får full skattebefrielse (100% befrielse från både energiskatt och koldioxidskatt). Exempel är etanol i E85 och ED95, RME/FAME, HVO och biogas. Låginblandade biodrivmedel får ingen skattenedsättning utan deras användning styrs i stället genom införandet av reduktionsplikten.

Reduktionsplikt

För att minska utsläppen av växthusgaser genom ökad användning av biodrivmedel införde regeringen reduktionsplikt för bensen och diesel från 1 juli 2018. Det innebär att drivmedelsleverantörer årligen måste minska växthusgasutsläppen från bensen och diesel med en viss procentsats genom att blanda in biodrivmedel. Reduktionsplikten gäller enbart för bensen och diesel.

Reduktionsplikten innebär ett mer långsiktigt styrmedel jämfört med tidigare skattenedsättning, eftersom det beslutades från början att systemet, med successivt höjda kvoter, ska gälla fram till 2030. Dock fattades inte beslut om de specifika kvotnivåerna längre än till 2020.

År 2020 var reduktionsnivåerna 4,2% för bensin och 21,0% för dieselbränsle. 2021 års nivåer gäller från och med den 1 augusti 2021. Reduktionsnivåerna ska öka linjärt årligen för att nå 28,0% respektive 65,7% år 2030. Beslutet omfattar också en kontrollstation 2022 samt förbud mot att använda palmolja för att uppfylla reduktionsplikten, om inte denna är certifierad för att säkerställa låg risk för indirekta växthusgasutsläpp. Om fordonsflottan elektrifieras i högre grad kan 2030-målet nås med en lägre reduktionsplikt.

EU-direktiv och framtida utveckling av styrmedel

Huvudsyftet med de nationella styrmedlen är att styra mot svenska mål. Utformningen påverkas dock i hög grad också av direktiv och förordningar från EU. För de styrmedel som tas upp ovan är det framför följande EU-direktiv och förordningar som inverkar:

- **Bränsle kvalitetsdirektivet** (Fuel Quality Directive, 2009/30/EC) som ställer krav på drivmedelsleverantörerna att minska sina utsläpp av växthusgaser.
- **Förnybartdirektivet** (Renewable Energy Directive, 2009/28/EC) som sätter mål för andel förnybara energi i transportsektorn och hållbarhetskrav för biodrivmedel.
- EU-förordningar som ställer krav på varje **fordonstillverkare**s **genomsnittliga utsläppskrav** för deras nybilsförsäljning, där

kraven enbart tar hänsyn till utsläpp från avgasröret. Sådana krav finns sedan länge på bilar, men kommer även att införas för tunga fordon från 2025. Från januari 2020 får nya bilar i genomsnitt släppa ut max 95 g CO₂/km.

- **Direktivet om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon** (Clean Vehicles Directive, 2009/33/EC), som definierar vilka fordon som ska räknas som miljöbilar vid offentlig upphandling och som också utgår från utsläpp vid avgasröret.

Dessa direktiv, liksom utvecklingen av svenska styrmedel, uppdateras och utvecklas löpande.

På nationell nivå har Sveriges riksdag sagt ja till regeringens förslag om införande av reduktionsplikt för flygfotogen. Förslaget trädde i kraft den 1 juli 2021.

I juni 2021 presenterades en utredning om utfasning av fossila drivmedel i inrikes transporter och arbetsmaskiner. I den föreslås en utfasning till 2040, ett förstärkt fokus på nollutsläppskrav från nya personbilar, lätta lastbilar och tunga fordon, samt förändringar av reduktionsplikten. Ett nollutsläppskrav innebär i praktiken att personbilar med förbränningsmotor fasas ut i nybilsförsäljningen. Det bedöms kunna utgöra en värdefull och tydlig signal till tillverkare och konsumenter samt tjäna som underlag för den nationella styrningen. I flera andra länder förs diskussioner om hur förbud mot försäljning av nya bilar med förbränningsmotorer skulle kunna utformas.

I juni 2021 presenterade regeringen också ett förslag till att ändra miljöbilsdefinitionen för myndigheters upphandling, vilket skulle medföra att till exempel gasbilar inte längre omfattas.

Läs mer

Energimyndigheten: Reduktionsplikt. Tillgänglig:

[<http://www.energimyndigheten.se/fornybart/hallbarhetskriterier/reduktionsplikt/>]

EU sustainability criteria for biofuels. Faktablad från f3.

I en värld som ställer om – Sverige utan fossila drivmedel 2040. Betänkande av Utfasningsutredningen (SOU 2021:48)

Skatteverket: Skatt på bränsle. Tillgänglig:

[<https://skatteverket.se/foretag/skatterochavdrag/punktskatter/energiskatter/skattpabransle.4.15532c7b1442f256bae5e56.html>]

Transportstyrelsen: Bonus malus-system för personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar. Tillgänglig:

[<https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Fordon/bonus-malus/>]