

Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen
103 33 Stockholm

Yttrande om Finansdepartementets PM "Förstärkt och förenklad miljöstyrning i bonus-malus-systemet" (Fi2020/04288).

BIL Sweden har getts möjlighet att till Finansdepartementet inkomma med synpunkter på ovan nämnda PM.

BIL Sweden och våra medlemsföretag är positiva till att Bonus-malussystemet förstärks och förenklas löpande för att på ett effektivt sätt bidra till att sänka koldioxidutsläppen för personbilar och lätta lastbilar och på sikt styra mot en fossilfri transportsektor. Vi delar till fullo regeringens ambition med att införa dessa förändringar men vi har en annan syn på vilka åtgärder som behöver vidtas för att nå de svenska målen inom transportsektorn.

Systemet måste vara teknikneutralt, långsiktigt och i harmoni med gällande regelverk i EU och dessutom samverka med övriga styrmedel. Regeringen och samarbetspartierna har nyligen presenterat förslag till förändringar när det gäller fyra olika styrmedel som planeras att träda ikraft inom loppet av ett halvår. Tyvärr pekar dessa förändringar i fel riktning. Dessa förändringar riskerar att bromsa den fina utveckling vi ser just när det gäller att minska klimatpåverkan från lätta fordon. Dessutom saknar vi en gemensam konsekvensanalys. För att nå Sveriges mål om 70 procent minskning av klimatpåverkan från transportsektorn krävs att alla styrmedel samverkar effektivt.

Att detta PM enbart behandlar malusdelen av Bonus-malussystemet, utan att bonusdelen berörs, är anmärkningsvärt. Bonus-malussystemet är ett integrerat system där malusen, den under tre år förhöjda skatten, finansierar bonusen som är kopplad till köptillfället. Det bör behandlas som en enhet även om det omfattas av olika lagstiftning. Inför introduktionen av Bonus-malus den 1 juli 2018 skickades förslaget ut som en remiss innehållande både bonus- och malusdelen.

Vi kommer därför att väva in synpunkter på hela Bonus-malussystemet i vårt remissvar men även sammanlagda effekter av de andra styrmedel som också kommer att introduceras

Vidare har vi i detta remissvar valt att behandla lätta lastbilar i ett separat avsnitt då förutsättningarna för lätta lastbilar är så skilda från personbilar både när det gäller modellutbud, storlek och drivmedelsförbrukning samt EU-krav gällande utsläpp av koldioxid.

Kort om förslaget

Det reviderade Bonus-malussystemet som föreslås träda i kraft den 1 april 2021 innebär:

1. Höjd malus då:
 - Malusgränserna sänks från 95 g/ km till 90 g/km och från 140 g/km t.o.m. 130 g/km
 - Malusen höjs från 82 kr/g till 107 kr/g över 90 g/km t.o.m. 130 g/km
 - Malusen höjs från 107 kr/g till 132 kr/g över 130 g/km
2. Bonusen för elbilar höjs från 60 000 kr till 70 000 kr
3. Bonusen för laddhybrider sänks i snitt med ca 10 000 kr, gränsen för bonus sänks till 60 g/km

Sammanfattning

BIL Sweden har följande synpunkter på förslaget till förändrad malus och bonus:

- Vi tillstyrker sänkningen av malusgränserna
- Vi reserverar oss mot den föreslagna malushöjningen och föreslår istället att:
 - Malusen inte höjs för de energieffektiva fordon som bidrar till att sänka det genomsnittliga koldioxidutsläppet för nya fordon
 - Malusen för större lätta lastbilar får en annan utformning. Inför ett lägre koldioxidbelopp för lätta lastbilar i klass 3 (tjänstevikt över 1735 kg)
 - Malusen fördelas över sju år istället för tre år
 - Alla ”biobränslebilar” som körs på biodrivmedel, även HVO100, får den lägre fordonsskatten som gas- och E85-bilar har idag
- Vi tillstyrker den föreslagna höjningen av bonusen för elbilar (ingår ej i remissen)
- Vi avstyrker de föreslagna sänkningen av bonusen för laddhybrider (ingår ej i remissen)

För alla detaljer, argument och effekter se längre ned i remissvaret

BIL Swedens synpunkter på de föreslagna förändringarna av Bonus-malu-systemet med fokus på malusen

De genomsnittliga koldioxidutsläppen för nya personbilar sänktes 2019 till 120 gram från 122 gram 2018. Hittills år, t.o.m. oktober ligger de genomsnittliga koldioxidutsläppen för nya personbilar på 98 g/km. Denna rekordsänkning beror på kraftigt ökad andel laddbara bilar, ca 30 procent hittills i år. Stora delar av förklaringen till den stora sänkningen är effektiva styrmedel som Bonus-malus, sänkt förmånsvärde för elbilar och laddhybrider samt ett större utbud av laddbara bilar och utbyggd laddinfrastruktur.

Vi är positiva till att bonusen för elbilar höjs från 60 000 kronor till 70 000 kronor men ställer oss frågande till att bonusen minskas med ca 8 000 - 10 000 kronor för de vanligaste laddhybriderna. Detta är olyckligt då laddhybriderna står för drygt 70 procent av de laddbara bilarna och utgör en inkörsport till laddbara bilar för många kunder.

Att i detta läge dessutom kraftigt höja malusen för bränsleeffektiva fordon med förbränningsmotorer sänder helt fel signaler. Sedan malusen ersatte den tidigare koldioxidbaserade fordonsskatten har skatteuttaget ökat med mellan ca 250 och 800 procent beroende på bilmodell. Det är viktigt att de som i dagsläget inte har möjlighet att

köpa en laddbar bil eller en gasbil har möjlighet att välja en så snål bil som möjligt och köra den på så hög andel biodrivmedel som möjligt. Utformningen av malusen äventyrar annars såväl förnyelsen av fordonsparken som minskad klimatpåverkan. En förnyad fordonsflotta med nyare bilar med hög säkerhetsnivå och därmed även hög utrustningsnivå avseende säkerhetssystem är dessutom viktigt för ökad trafiksäkerhet inom ramen för Nollvisionen.

När styrmedel skärps är det viktigt att det sker stegvis. Att sänka gränserna för malusen från 140 g/km till 130 g/km och från 95 g/km till 90 g/km är förutsägbart och effektivt och följer utvecklingen mot energieffektivare fordon och borde vara en tillräcklig förändring.

Dessutom bör malusen fördelas över fler år för att få en effekt även på begagnatmarknaden.

Fördela malusen över sju år istället för tre år

- Malusen fördelas ut över sju år istället för under tre år som idag. Den totala malusen blir oförändrad. Idag finns risk att man behåller bilen längre än tre år (vanlig leasingperiod) när bilen får ”normal” skatt. Det finns också en risk att importen av tre år gamla och äldre bilar ökar på bekostnad av nybilsförsäljningen. Sammantaget motverkar det förnyelsen av fordonsflottan vilket kan bromsa utvecklingen mot fordon som har lägre miljö- och klimatpåverkan och är säkrare.
- Förslag till förändring: Behåll grundbeloppet 360 kronor och minska sedan alla CO2-relaterade skattekomponenter i malusen till tre sjundedelar av dagens belopp.
- Att premiera nya fordon med lägre klimatpåverkan oavsett teknik är oerhört viktigt. Vi får dock inte glömma bort att den existerande fordonsparken i Sverige är gammal med en medellivslängd på ca 17 år. Idag är fyra av tio bilar äldre än 10 år. Genom att utforma vissa styrmedel (t.ex. malusdelen) så att de omfattar även äldre fordon så höjs andrahandsvärdet för fordon med lägre klimatpåverkan och därmed lägre fordonsskatt vilket leder till en snabbare utskrotning av äldre fordon med hög klimatpåverkan och därmed hög fordonsskatt. Det är viktigt att styrmedlen gäller även begagnade fordon (äldre än tre år) om man ska få bestående effekter på t.ex. andrahandsvärden. Det ska alltid vara attraktivare att välja en bil med lägre klimatpåverkan ur skattesynpunkt oavsett om den är upp till tre år gammal eller äldre.

Teknikneutralitet beaktas inte fullt ut

I dagens Bonus-malussystem undantas gas- och E85-bilar från malusen och får istället en lägre skatt. Här är det viktigt att alla biodrivmedel behandlas likadant.

Alla ”bibränslebilar” som körs på biodrivmedel, även HVO100, bör få den lägre fordonsskatten som gas- och E85-bilar har idag. En möjlighet är att införa ett krav på att fordonen körs på biodrivmedel för att vara berättigade till den lägre skatten för att säkerställa att de verkligen körs på biodrivmedel. I dagsläget erbjuder ett tiotal bilmärken bilar som är godkända för att köras på HVO100.

Lätta lastbilar, hänsyn bör tas till transportnyttan – justera malusen

Registreringarna av nya lätta lastbilar, upp till 3,5 ton, har minskat kraftigt under våren. Hittills i år har registreringarna av lätta lastbilar minskat med ungefär 40 procent. Under perioden januari till oktober minskade registreringarna i Sverige mest i hela EU. Förklaringen till denna kraftiga minskning beror inte enbart på Coronakrisen, utan också på att det svenska Bonus-malussystemet slår hårt mot lätta lastbilar.

En större lätt lastbil har helt andra luftmotstånd och rullningsmotstånd än en personbil och därmed högre bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp. Därför skiljer man i EU på de bindande utsläppskraven för koldioxid. För personbilar är det 95 g/km som gäller till 2021 enligt EU-förordning 2009/443 och för lätta lastbilar 147 g/km till 2020 enligt EU-förordning 2011/510. I det svenska Bonus-malussystemet tar man dock inte hänsyn till det. Detta får stora negativa konsekvenser för de större lätta lastbilarna som nu får en malus på mellan 20 000 kronor och 35 000 kronor från 1 april 2021. Detta påverkar givetvis de företagare som har dessa som sina arbetsredskap. Risker finns att vi inte får någon förnyelse av bilar i detta segment och att importen av tre år gamla transportbilar ökar drastiskt. Detta är kontraproduktivt när det gäller minskningen av koldioxidutsläpp från lätta lastbilar och förnyelsen av fordonsflottan. Dessutom är utbudet av klimatbonusbilar starkt begränsat och kraven på laddinfrastruktur räckvidd etc. är helt annorlunda än för personbilar. Andelen laddbara lätta lastbilar hittills i år är 4 procent, att jämföra med 29 procent för personbilar.

Därför bör malusen för en större lätt lastbil justeras så att den ökar i en lägre takt:

- Justera utformningen av malusen för större lätta lastbilar. Bör gälla lätta lastbilar fr.o.m. klass 3 (tjänstevikt 1735 kg och högre). Annars riskerar vi att dessa större lätta lastbilar väljs bort beroende på hög malus, ofta över 20 000 kronor per år. Det innebär att en transport kan bli två transporter med mindre lätta lastbilar med betydligt högre sammanlagd klimatpåverkan.
- Inför ett lägre koldioxidbelopp för lätta lastbilar i klass 3 (tjänstevikt över 1735 kg). Sänk koldioxidbeloppet från 132 kronor per gram koldioxid till 42 kronor per gram koldioxid för lätta lastbilar i klass 3 som släpper ut mer än 185 g/km. Den föreslagna ändringen för lätta lastbilar i klass 3 behöver endast omfatta dieslbilar då det nästan uteslutande är dieslbilar i detta segment.

Vi ser dessutom en stor möjlighet att öka andelen HVO100-bilar om regeringen inför den lägre fordonsskatten som gas- och E85-bilar har idag

En ytterligare möjlighet är att införa samma möjlighet till enklare avställning av fordonet, när det inte brukas, som nyligen införts för husbilar. I stort sett alla lätta lastbilar är arbetsredskap och brukas i betydligt mindre omfattning på helger och semestrar.

Sammanlagda effekter av fyra ändrade styrmedel

Detta förslag till ”förstärkt och förenklat” Bonus-malussystem riskerar att bromsa upp omställningen till renare och effektivare drivlinor och minskningen av klimatpåverkan från transportsektorn om man väger in den sammanlagda effekten av alla förslag till förändrade styrmedel:

1. Ingen förlängning av den tillfälliga nedsättningen av förmånsvärdet - träder i kraft 1 jan 2021
2. Första ägaren blir återbetalningsskyldig av bonusen vid export inom fem år -träder i kraft 1 jan 2021, har varit på remiss
3. Reviderat Bonus-malussystem, malusdelen – träder i kraft 1 april 2021, på remiss
Reviderat Bonus-malussystem, bonusdelen – träder i kraft 1 april 2021, skickas på remiss under jan/feb 2021
4. Höjning av förmånsvärden – 1 juli 2021 – på remiss till 24 januari

När den tillfälliga nedsättningen av förmånsvärdet för elbilar, laddhybrider och gasbilar upphör från årsskiftet och den föreslagna höjningen av förmånsvärdet från 1 juli 2021 så är det stor risk att andelen tjänstebilar minskar. Tjänstebilarna har hittills haft stor betydelse för att förnya fordonsparken och sätta klimatbonusbilar på marknaden, som sedan kommer ut som begagnade till privatpersoner.

Dessutom skapar förslaget om återbetalning av Bonus stor osäkerhet hos leasinggivare, återförsäljare och kunder när den första ägaren riskerar att bli återbetalningsskyldig av hela bonusen vid export inom fem år.

Sammantaget tror vi att det föreslagna reviderade Bonus-malussystemet ihop med övriga förändrade styrmedel:

- Skapar stor osäkerhet i branschen och hos kunderna och ger fel signalvärde
- Riskerar att bromsa upp förnyelsen av fordonsflottan, särskilt för snåla effektiva personbilar med förbränningsmotorer och lätta lastbilar
- Riskerar att fördröja omställningen till renare drivlinor
- Riskerar att den positiva trenden gällande koldioxidutsläpp från nya bilar bryts
- Riskerar att försvåra möjligheterna att nå 70 % reduktion av klimatpåverkan från transportsektorn
- Skapar stor ryckighet med olika införandetidpunkter och svårt att härleda effekterna
- Påverkar mobilitet och transportkostnader negativt

BIL Sweden är måna om att långsiktiga och teknikneutrala styrmedel tas fram för att säkerställa att vi når målet om en fossilfri transportsektor och deltar därför gärna aktivt i det fortsatta arbetet att utveckla Bonus-malus-systemet

Stockholm den 24 november 2020

BIL Sweden

Anders Norén
Teknisk chef