

Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen
103 33 Stockholm

Yttrande om Finansdepartementets PM ”Skärpt miljöstyrning i bonus–malus-systemet” (Fi2021/03144).

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 ses över 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 delvis en annan syn på vilka åtgärder som behöver vidtas, hur de ska utformas och när de ska införas 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. Just nu finns tre förslag till styrmedelsförändringar på bordet; skärpt malus, sänkt bonus och förändrad beräkningsgrund för nedsättningen av förmånsvärdet för miljöanpassade bilar. Förändringarna har olika införandetidpunkt och i vissa fall kort framförhållning vilket skapar osäkerhet hos kunderna och inom branschen och leder till en ryckig bilmärknad.

Många av förändringarna är tyvärr kortsiktiga och riskerar att bromsa den fina utveckling vi ser just nu 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 till 2030 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-malussystemet 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

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

Malusförändringarna föreslås träda i kraft den 1 juni 2022 och innebär att malusgränserna sänks:

- Från 90 g/km till 75 g/km
- Från 130 g/km till 125 g/km

Det innebär att malusen höjs med 1605 kr en bil med CO₂-utsläpp över 90 g/km och 1730 kr för en bil med CO₂-utsläpp över 130 g/km.

Bonusförändringarna föreslås träda ikraft den 1 januari 2022 men är nu uppskjutna i minst tre till sex månader och ser ut enligt nedan:

	2021	2022	2023
Maximal bonus (kr)	70 000	70 000	50 000
Lägsta bonus (kr)	10 000	5 000	5 000
Gräns för att erhålla bonus (CO ₂ -gram/km)	60 g	50 g	30 g
Bonus gasbil (kr)	10 000	10 000	10 000
Högsta bonus laddhybrid	45 000	20 000	10 000

- Förslaget innebär i korthet att bonusen och bonusgränserna sänks succesivt
- Dessutom införs ett tak för utbetalning av bonus. Ingen bonus betalas ut för bilar med ett inköpspris över 700 000 kr
- 35 %-regeln för bonusen till juridisk person, föreslås tas bort

Sammanfattning

BIL Sweden har följande synpunkter på förslaget till förändrad malus:

- Inför de tre föreslagna styrmedelförändringarna vid ett och samma datum, förslagsvis den 1 juli 2022 eller senare
- Vi tillstyrker sänkningen av malusgränserna för personbilar men reserverar oss för sänkningen för lätta lastbilar
- Vi föreslår istället att malusen för lastbilar får en annan utformning, där man tar hänsyn till den högre transportnyttan hos framförallt större lätta lastbilar
- Vi föreslår att alla lätta lastbilar som är godkända för och som körs på HVO100, får den lägre fordonsskatten som gas- och E85-bilar har idag
- Fördela malusen på sju år istället för tre så att även äldre bilar omfattas

Synpunkter på föreslagna förändringar av bonusen; ej med i remissen:

- Vi tillstyrker förslaget att ta bort 35 %-regeln för juridisk person
- Bonusen bör trappas ned succesivt utan att bromsa den fina utvecklingen av laddbara personbilar
- Avveckla bonusen för laddhybrider på längre sikt
- Inför inget bonustak för lätta lastbilar.
- Inför högre bonus för lätta lastbilar

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

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

De genomsnittliga koldioxidutsläppen för nya personbilar sänktes 2021 till 94 gram från 120 gram 2020. Hittills år, t.o.m. oktober ligger de genomsnittliga koldioxidutsläppen för nya personbilar på 79 g/km. Denna kraftiga sänkning beror på kraftigt ökad andel laddbara bilar, ca 43 procent t.o.m. oktober i år, 17 procent elbilar och 26 procent laddhybrider. 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 pågående utbyggnad av laddinfrastruktur.

På lätta lastbilssidan ser utvecklingen helt annorlunda ut. Här sjunker inte koldioxidutsläppen lika snabbt främst beroende på att elektrifieringen går långsammare för lätta lastbilar. Hittills i år ligger andelen laddbara lätta lastbilar på ca 6 %, nästan uteslutande elbilar. Beroende på detta och andra faktorer så anser vi att Bonus-malussystemet bör utformas på ett annat sätt för lätta lastbilar. Vi behandlar det mer ingående under avsnittet om lätta lastbilar.

När styrmedel skärps är det viktigt att det sker stegvis. Att sänka gränserna för malusen för personbilar från 130 g/km till 125 g/km och från 90 g/km till 70 g/km är förutsägbart och följer utvecklingen mot energieffektivare personbilar och borde vara en tillräcklig förändring. Speciellt som omställningen till laddhybrider och elbilar nu har tagit fart på personbilssidan. Det är också viktigt för att säkerställa långsiktig finansiering av bonusen genom att vid behov höja malusen.

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

Fördela malusen över sju år istället för tre år

- Vi föreslår att 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 18 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 även gäller begagnade fordon som är 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.

Trappa ned bonusen succesivt

När det gäller förslagen till sänkt bonus så måste en succesiv nedtrappning ske i takt med att andelen klimatbonusbilar ökar och priserna på elbilar går ner. Det viktigaste är att förutsättningarna för bonusen är långsiktiga och att man säkerställer att finansieringen av bonusen är stabil. Behåll därför bonusen för elpersonbilar på dagens nivå ytterligare något år, det är mindre än ett år sedan bonusen höjdes. Fordonsindustrin tror att det kommer att råda prisparitet mellan elbilar och bilar med förbränningsmotor runt 2025.

Sänkningen av bonusen för laddhybrider föreslås ske alldeles för snabbt. Gränsen för laddhybrider till 2023 (30 g/km) innebär i praktiken att endast ett fåtal laddhybrider premieras då det bara kommer att finnas ett fåtal fordon som klarar kravet. Utfasningen av laddhybrider bör ske omkring 2025 istället. Laddhybrider är inkörsporten till elektrifiering för många kunder innan laddinfrastrukturen är tillräckligt utbyggd. Därför är det viktigt att behålla bonusen för laddhybrider ytterligare några år. På sikt kommer elbilar att ta över.

Förslaget riskerar annars att kraftigt bromsa upp den fina utveckling vi sett när det gäller laddbara fordon och därmed försena omställningen.

Här vore det klokt att lägga fast hur nedtrappningen av bonusen för elbilar och laddhybrider ska gå till och när den ska vara utfasad.

Vi stödjer förslaget om att ta bort 35 %-regeln för juridisk person då den inte anses strida mot EUs statsstödsregler.

Miljödepartementets besked i början av november om att bonusförändringarna skjuts upp i minst tre till sex månader är bra. Det behöver säkerställas att förändringarna är förenliga med EUs kommande uppdatering av statsstödsreglerna. Det ger mer tid för branschen och inte minst för kunderna att anpassa sig till de nya bonusreglerna. Vi förespråkar att förändringarna av bonusen sker samtidigt, vid ett och samma datum lämpligen den 1 juli 2022 eller senare för att undvika ryckighet och osäkerhet. Förändringarna av malusen är planerade till den 1 juni 2022, och den ändrade nedsättningen av förmånsvärdet för miljöanpassade bilar till den 1 juli 2022.

För kort framförhållning påverkar kunder som redan ingått avtal och som då får ändrade förutsättningar, till exempel ingen bonus, vilket är olyckligt. Särskilt när det råder långa leveranstider på grund av komponentbrist.

I år har vi t.ex. haft fyra förändringar av styrmedel som påverkade marknaden vid fyra olika tidpunkter, vilket har ökat osäkerheten hos kunderna och inom hela branschen och lett till en ryckig marknad. Detta kan undvikas genom bättre framförhållning och gemensam införandetidpunkt för styrmedelsförändringarna.

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.

Lätta lastbilar, hänsyn bör tas till transportnyttan – justera malusen

Registreringarna av nya lätta lastbilar, upp till 3,5 ton, ligger på en mycket låg nivå. Förra året registrerades 31 000 lätta lastbilar. Prognosen för i år är 37 000 jämfört med drygt 50 000 bilar ett normalår de senaste åren. Förklaringen till denna kraftiga nedgång är inte enbart effekter av Pandemin, utan framförallt 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 var det 147 g/km till 2020 enligt EU-förordning 2011/510. Fortsättningsvis kommer de bindande utsläppskraven inom EU till 2025 och 2030 att vara olika för personbilar och lätta lastbilar. I det svenska Bonus-malussystemet tar man dock inte hänsyn till det. Detta får stora negativa konsekvenser för de större lätta lastbilarna som nu har en malus på mellan ca 25 000 kronor och maximalt ca 40 000 kronor. Detta påverkar givetvis de företagare som har dessa som sina arbetsredskap. Risken 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. Räckvidden för elbilsmodellerna är lägre än för personbilar och pristillägget är högre. Andelen laddbara lätta lastbilar t.o.m. oktober i år är ca 6 procent, att jämföra med ca 43 procent för personbilar.

Därför bör ett separat Bonus-malussystem införas för lätta lastbilar där man tar hänsyn till den högre transportnyttan vid utformningen av malusen. Vidare bör bonusen ej trappas ned lika snabbt för laddbara transportbilar då elektrifieringen av lätta lastbilar tar längre tid.

Det föreslagna taket för bonusen på 700 000 kr bör ej införas för lätta lastbilar då detta är ett yrkesredskap och drygt tio större eldrivna lätta lastbilsmodeller har ett inköpspris på över 700 000 kr enligt Skatteverkets nybilsprislista.

Vi ser dessutom en stor möjlighet att öka andelen lätta lastbilar som körs på det förnybara biodrivmedlet HVO100 om regeringen inför den lägre fordonsskatten som gas- och E85-bilar har idag. En möjlighet är att införa ett krav på att fordonen körs på HVO100 för att vara berättigade till den lägre skatten för att säkerställa att de verkligen körs på biodrivmedel. I dagsläget erbjuder alla tillverkare av lätta lastbilar någon modell som är godkänd för att köras på HVO100. Detta skulle på ett enkelt sätt bidra till minskad klimatpåverkan från lätta lastbilar innan elektrifieringen tagit fart.

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-malussystemet. För att få en effektiv omställning till renare lätta fordon med låg klimatpåverkan krävs förutom effektiva styrmedel, som bonus-malus, även styrmedel för brukande som t.ex. differentierade trängselskatter och parkeringsavgifter samt ökat tempo när det gäller utbyggnad av laddinfrastruktur.

Stockholm den 30 november 2021

BIL Sweden

Anders Norén
Teknisk chef