



För bilbranschens bästa

Finansdepartementet  
Skatte- och tullavdelningen  
103 33 Stockholm  
[fi.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:fi.remissvar@regeringskansliet.se)  
[alexandra.wingmark@regeringskansliet.se](mailto:alexandra.wingmark@regeringskansliet.se)

## Yttrande om Finansdepartementets PM ”förstärkt och förenklad miljöstyrning i bonus-malus-systemet” (Fi2020/04288).

MRF har givits möjlighet att inkomma med synpunkter på ovan nämnda PM

### **Bonus-malus-systemet allmänt**

MRF hade reda innan systemets införande, synpunkter på att det inte skulle leda till någon större styrning mot en snabbare omställning till en fossilfri fordonsflotta. Detta eftersom systemet endast inriktar sig på nya bilar. Bonus vid inköpstillfället och malus under bilens första tre år. Då bilar i Sverige har en medellivslängd på ca 17 år och vi har en bilpark på 5 miljoner bilar så måste incitament sträcka sig över en längre tid.

Systemet måste vara teknik neutralt, långsiktigt och i harmoni med gällande regelverk i EU och dessutom samverka med övriga styrmedel. Här måste vi tyvärr konstatera att man genom att förändra fyra olika typer av styrmedel inom loppet av ett halvår, utan att presentera en gemensam konsekvensanalys, istället riskerar att bromsa den fina utveckling vi ser just nu när det gäller att minska klimatpåverkan från lätta fordon. För att nå Sveriges mål om 70% minskning av klimatpåverkan från transportsektorn krävs att alla styrmedel samverkar effektivt.

Dessutom behandlar detta PM bara malusdelen av Bonus-malussystemet utan att bonusdelen berörs. 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 att väva in synpunkter på hela Bonus-malussystemet i vårt remissvar men även sammanlagda effekter av de andra styrmedel som också kommer att introduceras



## För bilbranschens bästa

Vi har 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.

### Bakgrund

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

### MRF synpunkter på de föreslagna förändringarna av Bonus-maussytemet 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, 28,9% hittills i år. Stora delar av förklaringen till den stora sänkningen är styrmedel som Bonus-malus, sänkt förmånsvärde för elbilar och laddhybrider samt större utbud av laddbara bilar och utbyggd laddinfrastruktur.

**Vi är positiva till att bonusen för rena elbilar höjs från 60 000 kronor till 70 000 kronor men ställer oss frågande till att bonusen minskas med 8 000 - 10 000 kr för de vanligaste laddhybriderna. Detta är olyckligt då laddhybriderna står för drygt 70 % av de laddbara bilarna och utgör en inkörsport till laddbara bilar för många kunder. Laddhybriderna är dessutom ett utmärkt alternativ så länge infrastrukturen för laddning inte är tillräckligt utbyggt i hela landet.**

Att i detta läge dessutom kraftigt höja malusen för bränsleeffektiva fordon med förbränningsmotor sänder helt fel signaler. **Sedan malusen ersatte den tidigare koldioxidbaserade fordonsskatten har skatteuttaget ökat med mellan ca 250 och 800% beroende på bilmodell.** Det är viktigt att de som i dagsläget inte har möjlighet att skaffa en laddbar bil eller 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 den ökade trafiksäkerheten 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.**



## För bilbranschens bästa

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

### **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 "biobränslebilar" 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. Malusen måste justeras.**

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 drygt 40 procent. Under perioden januari till augusti 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 inte hänsyn till det. **Detta får stora negativa konsekvenser för de större lätta lastbilarna som nu får en malus på mellan 20 000 kr och 35 000kr från 1 april 2021.** 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 dramatiskt. Detta är kontraproduktivt när det gäller minskningen av koldioxidutsläpp från lätta lastbilar och förnyelsen av fordonsflottan. Det är det dessutom viktigt att påpeka att utbudet av klimatbonusbilar är starkt begränsat och att kraven på laddinfrastruktur räckvidd etc. är helt annorlunda än för personbilar. Andelen laddbara lätta lastbilar hittills i år är ca 5%, att jämföra med ca 29% 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 kr per år, och istället för en transport kan det bli två transporter med mindre lätta lastbilar med betydligt högre sammanlagd klimatpåverkan. Därför skiljer man i EU på de bindande utsläppskraven för koldioxid till 2021. För personbilar är det 95 g/km och för lätta lastbilar 147 g/km. Därför bör en mer rättvis malus införas för större lätta lastbilar samtidigt som risken minskar för att förnyelsen stannar av och att importen ökar.



## För bilbranschens bästa

- Inför ett lägre koldioxidbelopp för lätta lastbilar i klass 3 (tjänstevikt över 1735 kg). Sänk koldioxidbeloppet från 132 kr per gram koldioxid till 42 kr 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

Tyvärr äventyras den positiva utveckling vi har sett när det gäller minskade koldioxidutsläpp från lätta fordon då fyra styrmedel ändras utan att en konsekvensanalys som tar hänsyn till de sammanlagda effekterna av de olika styrmedlen, genomförts.

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.



För bilbranschens bästa

**Sammantaget tror vi att det föreslagna reviderade Bonus-malus systemet 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

**MRF anser**

**MRF anser att det bör tillsättas en utredning som ser över konsekvenserna av samtliga nu liggande förslag (med olika ikraftträdandetidpunkter), annars riskerar vi att få en försening av omställningen av fordonsflottan, försämring av näringslivets konkurrenskraft och en försämrad mobilitet i samhället. Vi deltar gärna i sådana diskussioner.**

**MRF avstyrker förslaget att höja malusen**

**MRF tillstyrker förslaget att sänka gränserna för malusen 140 g/km till 130 g/km och från 95 g/km till 90 g/km**

**MRF tillstyrker en höjning av det högsta beloppet för bonus till 70 000 (ej med i detta PM)**

**MRF avstyrker förslaget att ändra bonusbeloppen för laddhybrider (ej med i detta PM)**

**MRF menar att en särskild malus-skala ska införas för lätta lastbilar**

Stockholm den 24 november 2020

Charlie Magnusson

Ansvarig press, opinion och samhälle på MRF