

Fyra styrmedelsförändringar som kommer att få stora effekter på fordonsmarknaden

November 2020



Analys av de 4 styrmedelsförändringarnas effekt på fordonsmarknaden

Flera av regeringens och samarbetspartiernas förslag, aviserade i budgeten, bedömer vi har en positiv effekt på den omställning som fordonsindustrin gör, bland annat satsningarna på laddinfrastruktur, reduktionsplikten och satsningarna på forskning.

Däremot kommer förslagen till styrmedelsförändringar för lätta fordon att slå hårt mot nyregistreringarna av personbilar och lätta lastbilar. BIL Sweden delar regeringens och samarbetspartiernas målsättning om att minska klimatpåverkan från fordonen, men inte vägen dit. Syftet med denna analys är att bidra med fakta och kunskap över hur olika styrmedel påverkar Sveriges möjligheter att nå klimatmålen och hur fordonsmarknaden och användarna påverkas.

BIL Swedens bedömning är att nyregistreringarna, av både personbilar och lätta lastbilar, kommer att minska med 10 till 12 procent för både 2021 och 2022, jämfört med om dagens regler skulle fortsätta att gälla. Bedömningen speglar effekterna av de ändrade styrmedlen, och tar inte hänsyn till Coronapandemin eller det allmänna konjunkturläget.

En oroande signal är att den goda utvecklingen av andelen laddbara bilar, det vill säga elbilar och laddhybrider, väntas bromsa in. Tidigare prognoser har pekat mot en andel laddbara på ca 40 procent nästa år, men nu riskerar andelen laddbara att stanna upp på årets förväntade nivå, ca 30 procent och öka svagt 2022.

BIL Swedens bedömning av förslagets effekter jämfört med dagens regelverk

	2021	2022
Personbilar		
Totalmarknaden för nyregistreringar	-10% till -12%	-10% till -12%
Andelen laddbara	-10 procentenheter	-10 procentenheter
Lätta lastbilar		
Totalmarknaden för nyregistreringar	-10% till -12%	-10% till -12%

Fyra förslag som påverkar fordonsmarknaden

Under 2021 planerar regeringen och samarbetspartierna att genomföra flera styrmedelsförändringar som påverkar privatpersoners och företags kostnader vid nybilsköp, som i sin tur väntas ge avtryck på nyregistreringarna och därmed även klimatavtrycket. Samtliga förslag kommer ha negativ effekt på både den totala marknaden och andelen laddbara bilar.

Det handlar dels om att den tillfälliga nedsättningen av förmånsvärdet för miljöbilar upphör vid årsskiftet, dels om förslaget att kraftigt höja förmånsvärden för bilar som registreras från och med 1 juli nästa år och som på årsbasis höjer förmånsskatten med flera tusen kronor.

Den 1 april 2021 sker dessutom flera förändringar inom Bonus-malussystemet. Elbilarna får höjd bonus vid köptillfället med 10 000 kronor, samtidigt sänks bonusen för laddhybriderna för de flesta modeller med 8 000 – 10 000 kronor och de med koldioxidutsläpp på 61 gram till 70 gram per km är inte längre berättigade till bonus. De fossildrivna bilarna åker på en kraftigt höjd malus, det vill säga förhöjd fordonsskatt under bilens tre första år.

Utöver dessa förslag föreslås också att den ursprungliga köparen av en klimatbonusbil dvs el, laddhybrider och gasbilar, ska ansvara för att bonusen betalas tillbaka om bilen exporteras inom fem år.

Effekter av regeringens förslag – kortfattad beskrivning

De fyra förslagen slår med olika styrka och med överlappande effekter, samtidigt som de införs vid olika tidpunkter. Detta gör att det är svårt att överblicka konsekvenserna både för konsumenterna, företagen och branschen. Men också svårigheter att både i dagsläget och i efterhand utvärdera effekterna av varje enskilt förslag. Det är dock helheten av de fyra förslagen som kommer att avgöra. Marknaden för nyregistreringar kommer sannolikt bli ryckig, med ökat antal nyregistreringar innan ett förslag träder i kraft för att sedan dämpas. Vår samlade bedömning är att samtliga förslag kommer ha en negativ effekt på både totalmarknad och andelen laddbara bilar.

Det har blivit allt vanligare med tjänstebilar, dvs förmåns- och personalbilar som ägs eller leasas av ett företag – men den anställde brukar den som en privat bil. För hushåll som funderar på att ”köpa” en ny bil via sin arbetsgivare, genom bilförmån eller personalbil, påverkas kostnadsbilden kraftigt för då bilförmånen betalas både med lägre lön eller ett bruttolöneavdrag och förmånsskatt.

En risk med en höjd förmånsbeskattning är således att många kommer att välja bort förmånsbil, för att istället välja en äldre bil, och helst en så pass gammal att den inte drabbas av Bonus-malussystemet, dvs en bil som är äldre än tre år.

Företag har historiskt sett spelat en viktig roll för fordonsmarknaden vid teknikskiften då de investerar i ny teknik och nya modeller som ett sätt att bygga sina varumärken och visa omsorg om sina anställda. Hittills i år står företag, juridiska personer, för två av tre nyregistreringar. Nyregistreringarna på företag, består av både företagsbilar och förmånsbilar/personalbilar som den anställde får nyttja för privat bruk. Dessa företagsköp löper i regel på tre år och förmånsbilarna utgör en viktig motor för såväl omställningen mot mer miljövänliga bilar som förnyelsen av bilbeståndet, via begagnatmarknaden. Årets nyregistreringar väntas landa på omkring 85 000 – 90 000 laddbara bilar.

Då flera av förslagen leder till högre kostnader för företagen, och den anställde, riskerar det få en negativ effekt för totalmarknaden och för försäljningen av antalet laddbara bilar då det är främst företag som går i bränschen för omställningen. Under perioden januari till september i år är ca 70 procent av de laddbaras nyregistreringar på företag leasing, där en betydande del är förmåns- eller personalbilar.

Därutöver har vi förslaget om återbetalningsskyldigheten av klimatbonus för den första köparen. Det riskerar att skapa en kraftig inlåsnings effekt och höga transaktionskostnader. Den stora osäkerhet som uppstår gör att det blir ofördelaktigt att välja en klimatbonusbil.

Lätta lastbilar drabbas hårt

För lätta lastbilar, som redan drabbas hårt av Bonus-malussystemet, är den kraftiga höjningen av malusen ett dråpslag. Anledningen till att systemet slår extra hårt mot lätta lastbilar beror på att Bonus-malussystemet inte tar hänsyn till transportnyttan, och inte gör någon skillnad på personbilar och lätta lastbilar, vilket man gör i de bindande utsläppskraven för koldioxid inom EU.

Sammantaget tror vi att de föreslagna förändringarna av styrmedlen:

- 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 procent reduktion av klimatpåverkan från transportsektorn.
- Skapar stor ryckighet med olika införandetidpunkter och svårt att härleda effekterna.
- Påverkar mobilitet och transportkostnader negativt.
- Påverkar Sveriges relativa attraktionskraft, då det idag är större efterfrågan än utbud av laddbara fordon så riskerar fordonstillverkarna att välja andra länder framför Sverige. Tyskland har i veckan aviserat att de förlänger den höjda bonusen för elbilar till 2025 som ett exempel.

Positiv utveckling riskerar att bromsas in

En minskning av nybilsförsäljningen, särskilt av laddbara bilar, leder till att omställningen från fossila drivmedel till en mer elektrifierad och miljövänlig fordonsflotta i Sverige bromsas upp. BIL Sweden har i *Färdplan för lätta fordon* från december 2019 prognostiserat att 80 procent av nybilsregistreringarna 2030 kan utgöras av laddbara fordon, givet rätt utformade styrmedel och en väl utbyggd laddinfrastruktur. Föreslagna förändringar motverkar detta.

Detta innebär också att Sverige riskerar att inte uppnå det ambitiösa utsläppsmålet till 2030, om minskad klimatpåverkan från inrikes transporter med 70 procent jämfört med 2010.

Om förnyelsen av bilparken hämmas påverkas även trafiksäkerheten negativt i ett längre perspektiv.

Vad vill BIL Sweden att man gör istället?

- Det är inte ett enskilt styrmedel utan helheten som avgör. Förändringar av styrmedel bör ske stegvis och koordinerat med ett längre tidsperspektiv så att både branschen, företagen och konsumenterna hinner ställa om. Förändringar av styrmedel, där den ena förändringen påverkar den andra, behöver också konsekvensbedömas som en helhet.
- Avseende förslaget att stoppa exporten så anser vi att återbetalningskravet bör följa med bilen.¹
- Avseende förslaget att sänka bonusen för laddhybrider så anser vi att det är för tidigt och bör ske tidigast om 2-3 år då ett större utbud av elbilar finns på marknaden.²
- Hur förmånsbeskattningen ska se ut håller branschen på att ta fram ett förslag för just nu, men ett scenario är att låta klimatbonusbilarna ha oförändrade regler.
- Avseende den höjda malusen, fordonsskatten, som kommer att slå hårt mot lätta lastbilar, så anser vi att systemet bör ta hänsyn till transportnyttan.³

1 [https://www.bilsweden.se/i-debatten/remisser-och-svar/ytrande-om-miljodepartementets-pm-klimatbonusbilar-ska-vara-registrerade-i-fem-ar-\(m2020-01180-R\)](https://www.bilsweden.se/i-debatten/remisser-och-svar/ytrande-om-miljodepartementets-pm-klimatbonusbilar-ska-vara-registrerade-i-fem-ar-(m2020-01180-R))

2 <https://www.bilsweden.se/i-debatten/remisser-och-svar/remiss-fi2020-04288-om-finansdepartementets-pm-forstarkt-och-for-enklad-miljostyrning-i-bonus-malus-systemet>

3 ibid

Tabell 1. Nyregistrerade personbilar under 2019 respektive januari - september 2020

	2019	jan - sept 2020
Totalt	356 000	202 600 (-18,2% jmf i fjol)
Därav juridisk person	229 000 (64%)	126 300 (62%)
Därav fysisk person	127 000 (36%)	76 300 (38%)

Cirka 30 procent av nybilsmarknaden är förmånsbilar inklusive personalbilar

Fyra av tio bilar på privatmarknaden är privatleasing

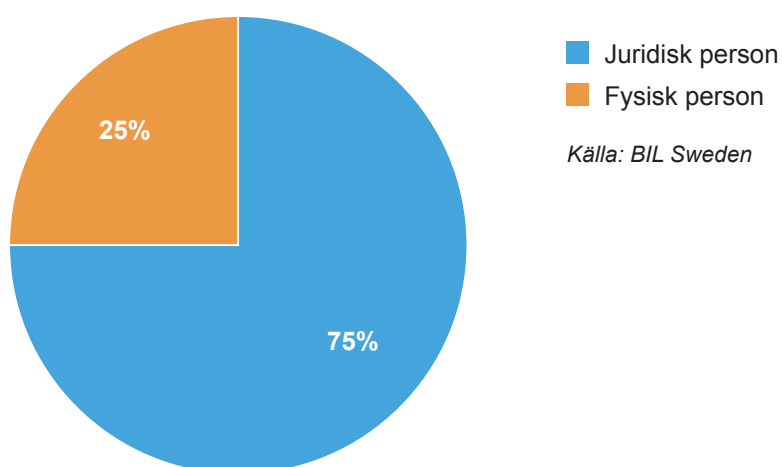
Tabell 2. Nyregistrerade laddbara personbilar under 2019

Totalt	40 400	11,3% av totalmarknaden
Därav juridisk person	31 500	varav 22 800 med leasingmarkering
Därav fysisk person	8 900	varav 2 800 med leasingmarkering

Tabell 3. Nyregistrerade laddbara personbilar under januari - september 2020

Totalt	56 600	27,9% av totalmarknaden
Därav juridisk person	42 400	varav 30 200 med leasingmarkering
Därav fysisk person	14 200	varav 7 400 med leasingmarkering

Diagram 1. Nyregistrerade laddbara personbilar på juridisk/fysisk person, januari-september 2020, 56 600 bilar



Förslag 1 Slopandet av den tillfälliga nedsättningen av förmånsvärdet för samtliga miljöbilar

Den tillfälliga 40 procentiga nedsättningen av förmånsvärdet på max 10 000 kronor för elbilar, laddhybrider och gasbilar upphör den 1 januari 2021. Detta berör ca 75 000 personer som har en miljövänlig förmånsbil, och flertalet av dem får en kostnadsökning med ca 435 kronor per månad vid en marginalsatt på 52,2 procent. Därtill ökar kostnaden för arbetsgivaren med 3 140 kronor per år, där en liten del är avdragsberättigad. För personalbilar väntas arbetsgivarens kostnad vältras över på de anställda, då systemet ska vara kostnadsneutralt för arbetsgivaren.

Effekten av att denna "skatterabatt" upphör finns med i exemplen under förslag 2, som handlar om förändringar av schablonberäkningen för förmånsvärdet.

Förslag 2 Förändringarna inom beskattningen av bilförmån, och exempel hur de slår

Förslaget om justerad förmånsberäkning innebär att två delbelopp i schablonberäkningen av förmånsvärdet ändras, det prisrelaterade och det ränterelaterade beloppet. De övriga delarna i schablonen är oförändrade. Det gäller även nybilspriset för miljöanpassade bilar vid beräkningen av förmånsgrundande pris, som precis som tidigare ska sättas ned till nybilspriset för närmast jämförbara konventionella bil. Därtill upphör den tillfälliga nedsättningen med 40 procent av förmånsvärdet, max 10 000 kronor, för alla miljöbilar den 1 januari 2021. Höjd malus fr.o.m. 1 april för nyregistrerade personbilar och lätta lastbilar ökar även förmånsvärdet, då fordonsskatten utgör en av delarna i schablonberäkningen. Förslaget föreslås träda i kraft den 1 juli 2021, och avser bilar som blir skattepliktiga från och med det datumet.

Dagens system med föreslagna förändringar rödmarkerade

Schablonberäkningen för förmånsvärdet:

Prisbasbeloppsdel

29% av ett PBB (prisbasbelopp)*

Ingen förändring

Räntedel

Förmånsgrundande pris x 75% av statslåneräntan** - ändras fr.o.m. 1/7 2021, till:

Förmånsgrundande pris x (70% av statslåneräntan + 1 procentenhet)

Prisdela 1

9% av förmånsgrundande pris upp till 7,5 PBB

- ändras 1/7 enl. nedan

Prisdela 2

20% av förmånsgrundande pris över 7,5 PBB

- ändras 1/7 enl. nedan

Prisdela (fr.o.m. 1/7 endast en generell procentsats)

13 % av förmånsgrundande pris

Fordonsskatt

Ingår som tidigare i förmånsvärdet, ingen förändring (Höjd malus 1/4 för nyregistrerade fossildrivna bilar).

Tillfällig nedsättning av förmånsvärdet för elbilar, laddhybrider, gas (ej gasol)***

Upphör 1/1 2021. Den ordinarie nedsättningen till närmast jämförbara konventionella bil förändras ej.

**47 300 kr*

***Statslåneräntan 0,5%*

****40% nedsättning av förmånsvärdet, högst 10 000 kr*

Förmånsbilarna – tjänstebilarna – har en avgörande betydelse för den goda utvecklingen av laddbara bilar

Enligt SCB beskattades 293 300 personer för bilförmån inkomståret 2019, så ca 300 000 personer har i år en förmånsbil⁴. Ofta används begreppet tjänstebil när man talar om denna grupp. Det strikta begreppet tjänstebil avser en bil som ägs eller leasas av företaget, och som är avsedd att enbart köras i tjänsten (men den anställde får nyttja den privat max 10 ggr/år, eller köra max 100 mil).

En förmånsbil är en bil som ägs eller leasas av företaget som den anställde får använda privat, men beskattas varje månad på förmånsvärdet för att bruka bilen. Arbetsgivaren ska betala arbetsgivaravgifter på förmånsvärdet. Ofta är förmånsbil en del av en löneförmån, att bilen ersätter en högre lön. Bland förmånsbilarna finns även personalbilar, ett upplägg som är helt kostnadsneutralt för arbetsgivaren då den anställde står för hela bilens kostnad genom ett brutto- eller nettolöneavdrag, samt förmånsbeskattas.

30 % av nyregistreringarna är förmånsbilar

Det saknas siffror över förmånsbilarnas antal bland de årliga nyregistreringarna. Branschen uppskattar att ca 30 procent av nyregistreringarna utgörs av förmånsbilar. Uppskattningen baseras bland annat på att närmare 300 000 personer beskattades för bilförmån 2019 (SCB), och att förmånsbilarna i regel har en löptid på tre år.

Det hävdas ofta i debatten att bilförmånssystemet bidrar till att fler väljer större bilar, som släpper ut mer. Men utifrån nyregistrerade personbilar på juridisk person som har en leasingmarkering, kan vi få en bra uppskattning om hur förmånsbilarnas utsläpp förhåller sig till nyregistreringarna på privatpersoner. Hittills i år, januari – oktober, har de nyregistrerade förmånsbilarna ett genomsnittligt CO₂-utsläpp på 90 g per km, jämfört med 104 g per km för privatpersoners nyregistreringar.

Förmånssystemet, tillsammans med den permanenta nedsättningen av förmånsvärdet för elbilar och laddhybrider, har blivit en viktig prispressare och bidragit till att fler kunnat köpa laddbara bilar. Det har blivit en viktig inkörsport för elektrifieringen av fordonsflottan, och inte minst för tillgången på begagnatmarknaden. Förslagen riskerar att färre väljer bilförmån, att företag slutar erbjuda förmåns- eller personalbilar, alternativt förlänger avtalstiderna från dagens tre år.

⁴ Från och med inkomståret 2019 ska arbetsgivaren inte längre redovisa vilken bilmodell den anställde har som förmånsbil, registreringsår mm. Detta då en ny månatlig arbetsgivardeklaration på individnivå ersatte de årliga kontrolluppgifterna. Detta medför att statistiken över förmånsbilisterna inte är lika heltäckande som tidigare.

Så påverkas några vanliga förmånsbilar av den förändrade beskattningen

De vanligaste laddbara bilmodellerna som hittills i år nyregistrerats som förmåns-/tjänstebil framgår av tabell 4. Vi har utifrån denna tabell, och ett par exempel på andra vanliga tjänstebilsmoeller, räknat på hur styrmedelsförändringarna under nästa år påverkar förmånsvärdet och förmånsskatten vid en marginalskatt på 52,2 procent. Förslaget slår hårdast mot bilar med ett nypris upp till ca 355 000 kronor, då värdeminskningen i det prisrelaterade beloppet anses ha underskattats för dessa och överskattats för dyrare bilar.

Tabell 4. Nyregistrerade laddbara personbilar på juridisk person med leasingmarkering, januari-oktober 2020

Rank	Modell	Typ	Antal
1	VOLVO S/V60 LADDHYBRID	Laddhybrid	4113
2	VOLVO XC60N LADDHYBRID	Laddhybrid	3483
3	VW PASSAT GTE	Laddhybrid	3430
4	KIA OPTIMA PHEV	Laddhybrid	1954
5	TESLA MODEL 3	EI	1563
6	VOLVO XC40 LADDHYBRID	Laddhybrid	1299
7	VOLVO S/V90N LADDHYBRID	Laddhybrid	1260
8	KIA NIRO PLUG-IN HYBRID	Laddhybrid	1022
9	AUDI E-TRON	EI	1008
10	KIA NIRO EV	EI	977
11	MITSUBISHI OUTLANDER PHEV	Laddhybrid	886
12	SKODA SUPERB	Laddhybrid	869
13	POLESTAR 2 PS2 EL	EI	819
14	VOLVO XC90II LADDHYBRID	Laddhybrid	695
15	KIA CEED SW PLUG-IN HYBRID	Laddhybrid	567

Volvo V60 T6 Recharge Inscription Expression, nypris 499 000 kr, jämförbar bil 381 800 kr

	Förmånsvärde idag:	Förmånsvärde med nya förslagen:
Prisbasbelopp	13 717	13 717
Räntedel	1 431	5 154
Prisdelt	31 927+5 410=37 337	49 634
Fordonsskatt	360	360
Summa	52 845	68 865
Avdrag	-10 000	
Förmånsvärde	42 845	68 865 (+61%)
Förmånsskatt*, kr/mån	1 860	3 000 (+61%)

*vid 52,2 % marginalskatt

**Tesla Model 3, Standard Range Plus RWD nypris 559 000 kr,
jämförbar bil 357 600 kr**

	<i>Förmånsvärde idag:</i>	<i>Förmånsvärde med nya förslagen:</i>
Prisbasbelopp	13 717	13 717
Räntedel	1 341	4 828
Prisdelt	31 927 + 570 =32 497	46 488
Fordonsskatt	360	360
Summa	47 915	65 393
Avdrag	-10 000	
Förmånsvärde	37 915	65 393 (+72%)
Förmånsskatt*, kr/mån	1 649	2 840 (+72%)

**Volvo XC60 T8 Twin Engine, Momentum Advanced Edition, laddhybrid
nypris 591 800 kr, jämförbar bil 437 600 kr**

	<i>Förmånsvärde idag:</i>	<i>Förmånsvärde med nya förslagen:</i>
Prisbasbelopp	13 717	13 717
Räntedel	1 641	5 908
Prisdelt	31 927+16 570=48 497	56 888
Fordonsskatt	360	360
Summa	64 215	76 873
Avdrag	-10 000	
Förmånsvärde	54 215	76 873 (+42%)
Förmånsskatt*, kr/mån	2 360	3 340 (+42%)

Renault Zoe Go 52 kWh, nypris 359 900 kr, jämförbar bil 152 900 kr

	<i>Förmånsvärde idag:</i>	<i>Förmånsvärde med nya förslagen:</i>
Prisbasbelopp	13 717	13 717
Räntedel	573	2 064
Prisdelt	13 761	19 877
Fordonsskatt	360	360
Summa	28 411	36 018
Avdrag	-10 000	
Förmånsvärde	18 411	36 018 (+96%)
Förmånsskatt*, kr/mån	800	1 570 (+96%)

**Volvo V60 B3 Momentum Advanced, bensin, miljöbil nypris 369 000 kr,
jämförbar bil 318 900 kr**

	<i>Förmånsvärde idag:</i>	<i>Förmånsvärde med nya förslagen:</i>
Prisbasbelopp	13 717	13 717
Räntedel	1 195	4 305
Prisdelt	28 701	41 457
Fordonsskatt	6 190	8 600
Summa förmånsvärde	49 803	68 079 (+37%)
Förmånsskatt*, kr/mån	2 170	2 960 (+37%)

VW Golf 1,5 TSI 125, bensin, nypris 273 900 kr

	<i>Förmånsvärde idag:</i>	<i>Förmånsvärde med nya förslagen:</i>
Prisbasbelopp	13 717	13 717
Räntedel	1 027	3 698
Prisdelt	24 651	35 607
Fordonsskatt	2 820	4 105
Summa förmånsvärde	42 215	57 127 (+35%)
Förmånsskatt*, kr/mån	1 840	2 490 (+35%)

Volvo V60, diesel, B4 Inscription automat, miljöbil nypris 426 000 kr, jämförbar bil 412 900 kr

	<i>Förmånsvärde idag:</i>	<i>Förmånsvärde med nya förslagen:</i>
Prisbasbelopp	13 717	13 717
Räntedel	1 548	5 574
Prisdelt	31 927+11 630=43 557	53 677
Fordonsskatt	6 795	8 830
Summa förmånsvärde	65 617	81 798 (+25%)
Förmånsskatt*, kr/mån	2 850	3 560 (+25%)

Tjänstebil - hur funkar det?

Det är tre former av bilinnehav som arbetsgivaren står för och som brukar falla under benämningen tjänstebil: tjänste-/förmånsbil, personalbil och firma-/företagsbil.

Tjänstebil, egentligen en förmånsbil, är en löne- eller anställningsförmån där arbetsgivaren tillhandahåller en bil till den anställde som får brukas som en privat bil. Denna är kopplad till tjänsten och den anställde kan alltså förlora förmånen om man byter tjänst. Kostnaden för bilen betalas av arbetsgivaren, men enligt Skatteverket är detta en förmån som den anställde ska förmånsbeskattas för.

Personalbil är en anställningsförmån som en del arbetsgivare erbjuder sina anställda. Detta är för arbetsgivaren en så kallad kostnadsneutral förmån, dvs arbetsgivaren betalar inget, men den anställde betalar hela kostnaden för bilen med ett bruttolöneavdrag, en form av lönevaxling. Det tillkommer också en förmånsbeskattning på förmånsvärdet.

Firma-/företagsbil är ett arbetsredskap som arbetsgivaren tillhandahåller som inte får användas privat, förutom i mycket begränsad omfattning. Firmabilen kan vara en personbil, men vanligtvis är den av typen skåpbil/liten lastbil och ska enligt regelverket förvaras parkerad hos arbetsgivaren när den inte används. Denna kostar inte arbetstagaren något, och får endast i undantag och i ringa omfattning användas privat.

Företags bilpolicy

En del företag erbjuder tjänste-/förmånsbil enbart kopplat till vissa befattningar. Andra företag kan ha en mer generös inställning, ofta genom personalbil där hela kostnaden för bilen bärs av den anställda. Företaget ser det som en viktig del i att vara en attraktiv arbetsgivare. Företags bilpolicyer kan se väldigt olika ut, men ofta finns det ramar för vilka bilmodeller som den anställda kan välja mellan. Det har blivit mycket vanligt med en stark miljöprofilering, som ofta innebär hårda miljökrav när det gäller gränser för tjänstebilarnas maximala koldioxidutsläpp. Förmånsbilarna får nyttjas av hela hushållet, dvs de som är folkbokförda på den anställdes adress.

Förslag 3 Förändringarna i Bonus-malussystemet, och exempel hur de slår

Förändringarna av bonus:

Bonusen för nollutsläpp höjs, från 60 000 till 70 000 kronor (elbilar)

Gränsen för bonus sänks, från 70 g till 60 g per km

Bonusen för fordon mellan 1 g och 60 g per km sänks till 45 000 kronor för 1 g och minskar med 593 kr/g. Bonusen stannar på ca 10 000 kr vid 60 g och blir oförändrad för gasbilar, 10 000 kronor.

Förändringarna av malus:

Malusgränserna sänks från 95 g/ km till 90 g/km och från 140 g/km t.o.m. 130 g/km

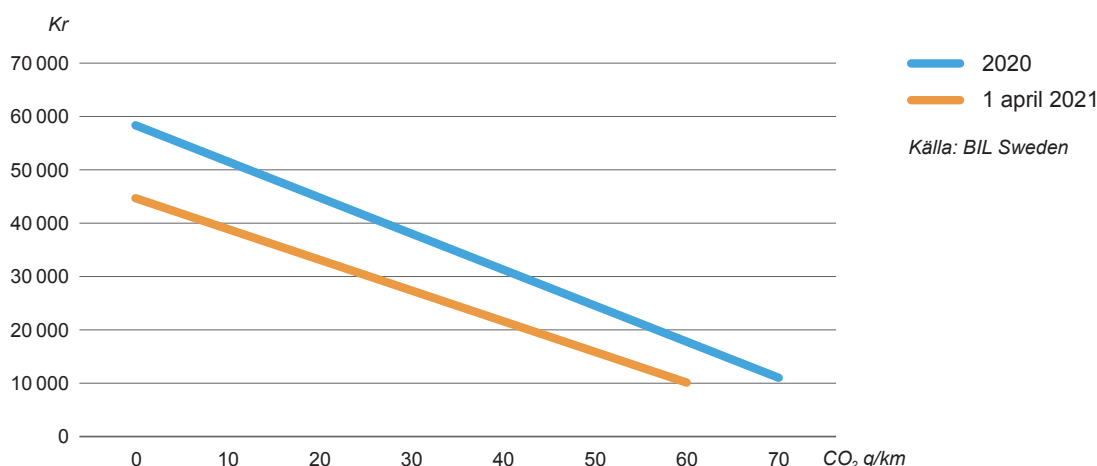
Malusen höjs från 82 kr/g till 107 kr/g över 90 g/km t.o.m. 130 g/km

Malusen höjs från 107 kr/g till 132 kr/g över 130 g/km

Malusen påverkar även förmånsvärdet i bilförmånssystemet, genom höjd fordonsskatt.

Elbilar får höjd bonus med 10 000 kronor, samtidigt som en del laddbara modeller faller ur bonussystemet då utsläppsgränsen sänks. Bonusens sänkning mellan 1 gram till 60 gram medför att de flesta modellerna bland laddhybriderna får en sänkt bonus på mellan 8 000 och 10 000 kronor.

Diagram 2. Bonus för laddhybrider (plug-in hybrider)



Tabell 5. Förändrad bonus, exempel laddhybrider (plug-in)

Modell	WLTP (CO2 g/km)	Bonus, kr 1/1 2020	Bonus, kr 1/4 2020
Volvo V60 T6 Recharge	45	27 870	18 910
Volkswagen Passat SC GTE	32	33 580	23 650
Kia Niro Plug-in Hybrid	31	37 870	27 210
Mitsubishi Outlander PHEV	46	27 160	18 320
BMW 330 e	32	33 580	23 650

Räkneexempel, en diesebil med CO2-utsläpp på 150 gram per km:

Dagens system: $360 + 82 \times (140 - 95) + 107 (150 - 140) + 13,52 \times 150 + 250 = 7\,398$ kronor.

1 april 2021: $360 + 107 \times (130 - 90) + 132 (150 - 130) + 13,52 \times 150 + 250 = 9\,558$ kronor, en ökning med 2 160 kronor.

Räkneexempel, en bensinbil med CO2-utsläpp på 150 gram per km:

Dagens system: $360 + 82 \times (140 - 95) + 107 (150 - 140) + 250 = 5\,120$ kronor.

1 april 2021: $360 + 107 \times (130 - 90) + 132 (150 - 130) = 7\,280$ kronor, en ökning med 2 160 kronor.

Tabell 6. Förändrad malus, exempel för fossildrivna personbilar

Modell	WLTP (CO2 g/km)	Malus, kr 1/1 2020	Malus, kr 1/4 2020	Ökning
Volvo XC60 T5 AWD, aut, bensin	180	8 330	11 240	+35%
Volvo XC60 D5 AWD, aut, diesel	169	9 690	12 320	+27%
VW Golf 1,5 TSI 125, man bensin	125	2 820	4 100	+46%
VW Golf 2,0 TDI 115, man, diesel	119	4 190	5 320	+27%
BMW 520i Touring, aut, bensin	144	4 480	6 490	+45%
BMW 520d Touring, aut, diesel	128	5 050	6 410	+27%
Mercedes E 200, aut, bensin	164	6 620	9 130	+38%
Mercedes E 200 d, aut, diesel	129	5 140	6 530	+27%

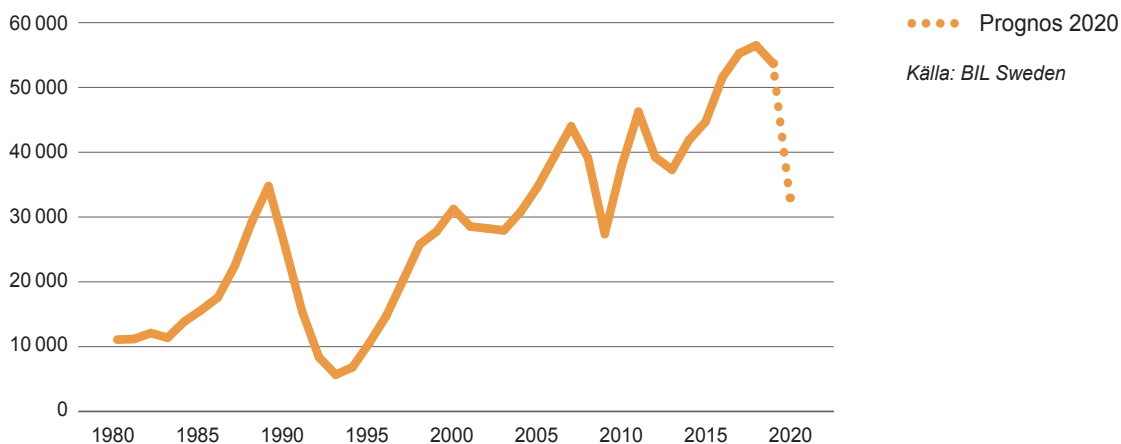
Bonus-malus slår hårt mot lätta lastbilar

Lätta lastbilar råder under samma regelverk som personbilarna. De drabbas redan idag väldigt hårt i Bonus-malussystemet, och antalet nyregistreringar har minskat kraftigt sedan systemet infördes 1 juli 2018, och skärptes ytterligare vid årsskiftet 2020. Under innevarande år har nyregistreringarna nästan halverats, och perioden januari till oktober minskade de mest i hela EU. En bidragande förklaring till årets utveckling är förstås Coronakrisen, men Bonus-malussystemet spelar en stor roll.

Anledningen till att Bonus-malussystemet slår extra hårt mot lätta lastbilar beror på att systemet inte tar hänsyn till transportnyttan. I EU är de bindande utsläppskraven för en genomsnittlig personbil 95 g/km till 2021. Motsvarande krav för en lätt lastbil är 147 g/km till 2020. I det svenska Bonus-malussystemet görs däremot ingen skillnad på personbilar och lätta lastbilar. Det medför att de lätta lastbilarna, speciellt de större med hög transportnytta istället straffas hårt.

När det gäller klimatbonusbilar så är utbudet än så länge starkt begränsat för lätta lastbilar, och ligger några år efter personbilarna. Många lätta lastbilar är godkända för att köras på HVO 100, men omfattas dessvärre inte av den lägre skatten som E85-och CNG-fordonen har.

Diagram 3. Nyregistrerade lätta lastbilar högst 3,5 ton 1980-2020 (prognos 2020)



Tabell 7. Beskattning av lätta lastbilar sedan 30 juni 2018

Modell	NEDC (g/km)	Skatt/år 30/6 2018	Malus NEDC, kr 1/7 2018	WLTP g/km	Malus WLTP 1/1 2020	Malus förslag, kr 1/4 2021	Ökning %
VW Crafter 35 2.0 TDI 177 hk	199	5 692	13 303	265	21 258	26 293	362%
MB Sprinter 316 cdi aut	202	5 848	13 665	242	18 486	22 946	292%
Ford Transit 350 L3 2,0 TD Skåp	188	5 118	11 978	219	15 714	19 599	283%
Renault Master skåp dCI 150	175	4 440	14 991	242	18 486	22 946	407%
Toyota Hilux 2,4 D-Cab aut	186	5 014	11 737	245	18 847	23 382	366%

Förslag 4 Återbetalning av bonus vid export inom fem år

Förslaget innebär att om en klimatbonusbil avregistreras (exporteras) av någon annan anledning än att den skrotas tidigare än fem år från det att bilen har ställts på, ska bonusen betalas tillbaka av den som fått bonusen.

BIL Sweden delar regeringens syn att export av klimatbonusbilar hämmar omställningen till en fossilfri fordonsflotta, samtidigt som svenska skattemedel går åt till att finansiera våra grannländers omställning. Däremot anser vi inte att förslaget är rätt väg att gå för att stoppa problemet, tvärtom skapar förslaget osäkerhet, stora inlåsnings effekter samt riskerar att bromsa klimatomställningen. Förslaget riskerar att bli kontraproduktivt.

BIL Sweden anser att bonusen istället bör följa bilen. Det innebär att återkravet riktas mot den som står som registrerad ägare av bilen när bilen avregistreras blir skyldig att betala tillbaka bonusen, samt att de erforderliga återbetalningarna minskas med 1/5 varje år.

Redan efter tre år har bilens värde ofta mer än halverats, vilket gör den mindre eftertraktad för export. 2019 exporterades 117 420 personbilar, varav 11 130 var miljöbilar. Det motsvarar nära en tiondel av den totala exporten (9,5 procent). Statistiken från Trafikanalys visar att en övervägande del av exporten av elbilar, laddhybrider och elhybrider sker under de första tre åren, då ca 70-90 procent av de exporterade bilarna av nämnda slag är tre år eller yngre. När det gäller gasbilar är förhållandena de omvända, endast 13 procent av de bilar som exporterades under 2019 var tre år eller yngre. Här är dock volymerna av nyregistrerade personbilar mycket låg 1,3 procent t.o.m. september i år jämfört med ca 28 procent för de laddbara personbilarna. Dessutom visar Trafikanalys att andelen exporterade bensin- och dieslbilar är stor och växande trots att dessa bilar inte är "dopade" med någon klimatbonus. En stor del av klimatbonusbilarna hade därmed med stor sannolikhet exporterats även om det inte hade funnits någon bonus alls med i bilden. Bonusen förklarar bara en del av exporten av klimatbonusbilar.

Exporten sker eftersom efterfrågan är högre från andra länder. Det finns flera orsaker till detta. Till stor del handlar det om omvärldsförhållanden som Sverige har begränsade möjligheter att påverka exempelvis valutakurser och grannländers undantag från moms på miljöbilar m.m.

Korta fakta om personbilarna 2019

4 887 904 personbilar i trafik. Utöver dessa finns det 1 393 287 avställda personbilar.

Biltätheten är 474 personbilar per 1 000 invånare. Högst är den i Malung-Sälens kommun med 691 personbilar per 1 000 invånare.

Åtta av tio bilar i trafik ägs av hushållen, resten av företag. 28 procent av personbilarna ägs av kvinnor, 51 procent av män och 21 procent av företag. När företagens ägande exkluderas ägs drygt 35 procent av personbilarna av kvinnor och knappt 65 procent av män. Sedan 1985 har kvinnornas andel av bilägandet ökat med nära tio procentenheter.

Medellivslängden för personbilar i Sverige är ca 17 år, och var femte personbil i trafik är äldre än 15 år.

78 procent av befolkningen, 18 år eller äldre, har körkort (behörighet B).

79 procent av personbilarna i trafik ägdes av privatpersoner 2019, och av dessa leasades 3,6 procent

Nära 70 procent av resandet i Sverige sker med personbil.

Kort fakta om lätta lastbilar

Antalet lätta lastbilar i trafik uppgår till 585 091.

Lätta lastbilar nyttjas främst av företag verksamma inom bygg-, distributions-, hyrbils- och flyttrelaterade branscher.

En lätt lastbil har en totalvikt på maximalt 3,5 ton.

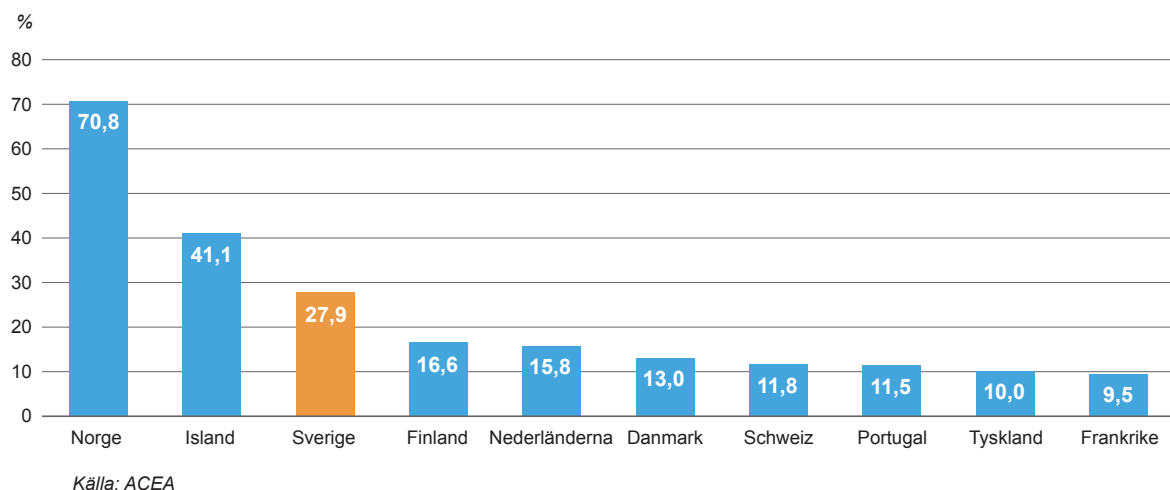
De flesta körs på diesel, ca 93 procent.

Årligen registreras mellan 30 000 till 50 000 lätta lastbilar i Sverige.

Omställningen i siffror

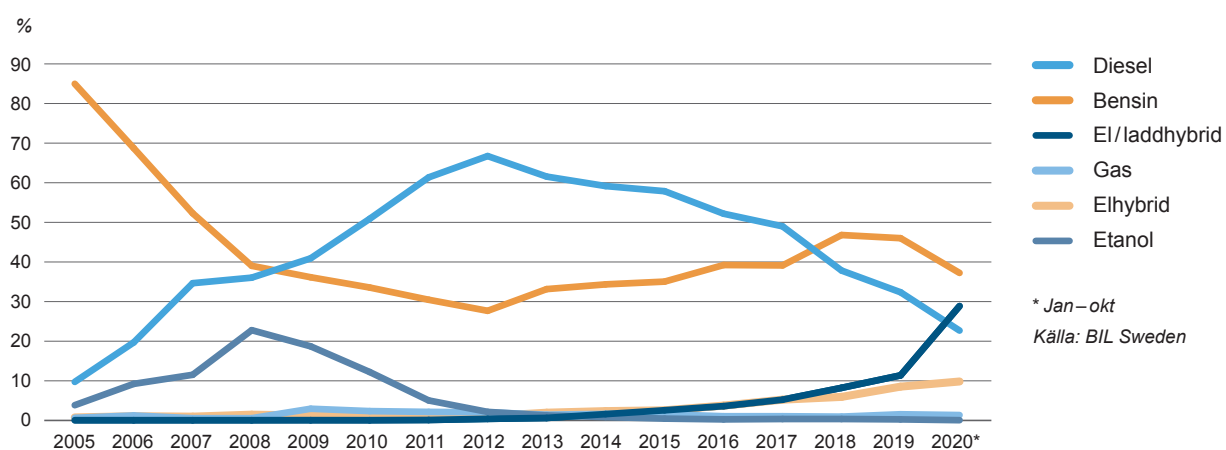
Sverige har under årets tre första kvartal högst andel laddbara personbilar bland nyregistreringarna i EU (trea i Europa), och andelen är drygt tre gånger högre än genomsnittet för EU som ligger på 8,1 procent.

Diagram 4. Andel laddbara personbilar av totalt nyregistrerade, januari-september 2020 (EU=8,1%)



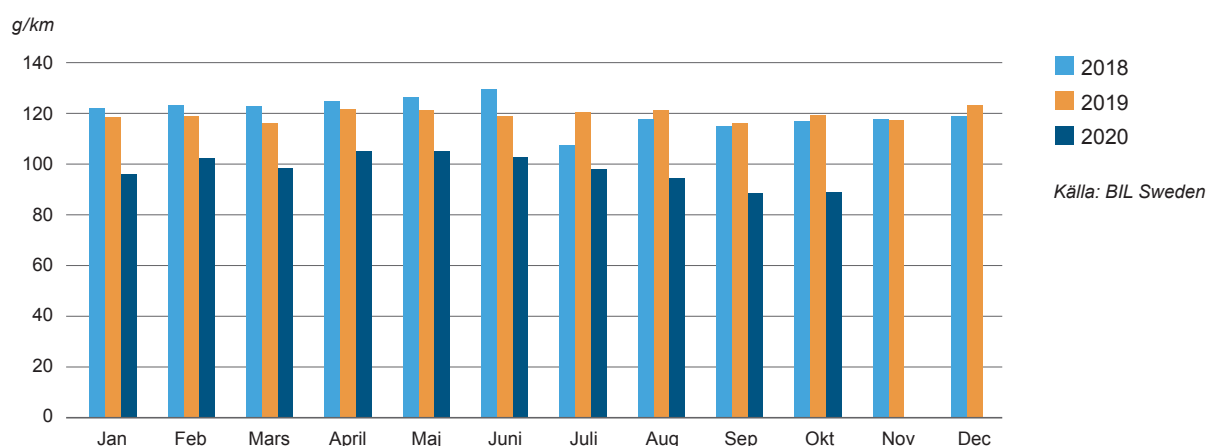
Sedan 2016 har andelen laddbara bilar, elbilar och laddhybrider, av nyregistreringarna utvecklats starkt i Sverige. Under 2020 har de laddbara bilarna till och med gått om dieselbilarna.

Diagram 5. Nyregistrerade personbilar per drivmedel (%), 2005 till och med oktober 2020



Den positiva utvecklingen med sänkta koldioxidutsläpp bland nya personbilar har tagit ordentlig fart under innevarande år, mycket tack vare den starka utvecklingen av laddbara bilar.

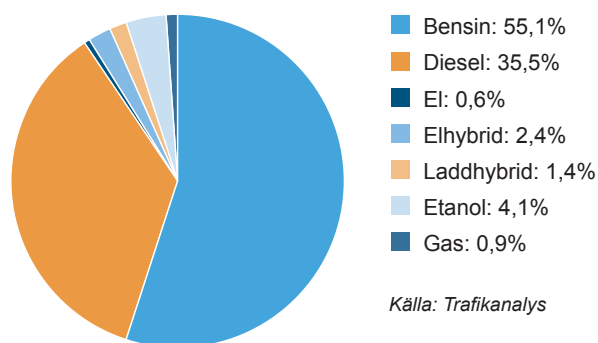
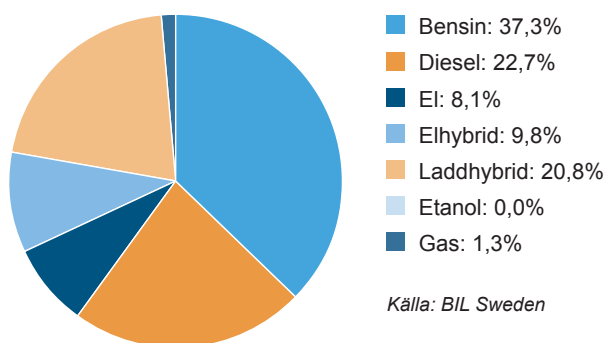
Diagram 6. CO₂-utsläpp nya personbilar per månad 2018 till och med oktober 2020 (enligt NEDC)



I den totala personbilsflottan, 2019, var enbart två procent laddbara bilar. Bland nyregistreringarna hittills i år, januari – oktober, uppgår andelen till 28,9 procent och väntas nå ca 30 procent för helåret.

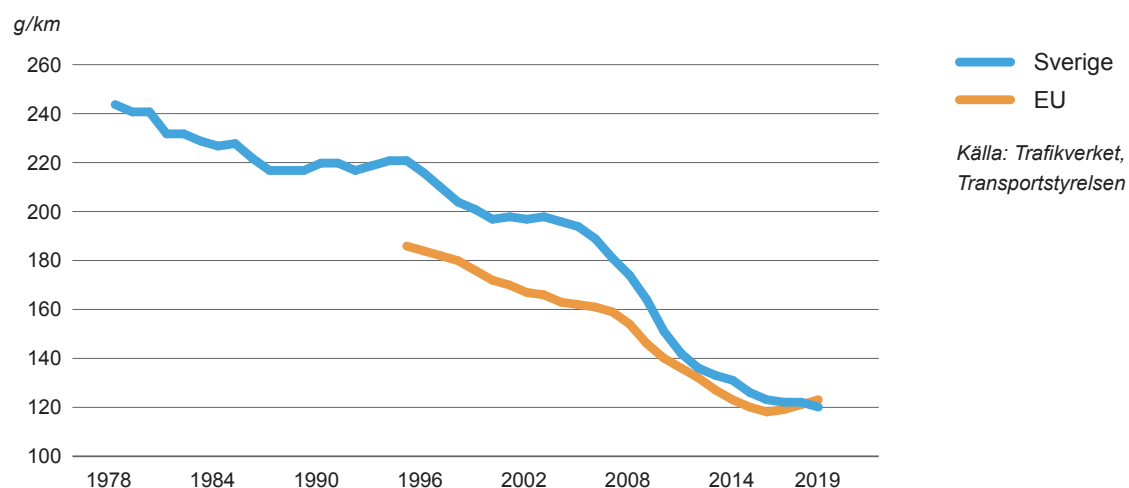
Diagram 7. Andel nyregistrerade personbilar per drivmedel, januari-oktober 2020

Diagram 8. Andel personbilar i trafik per drivmedel, 2019



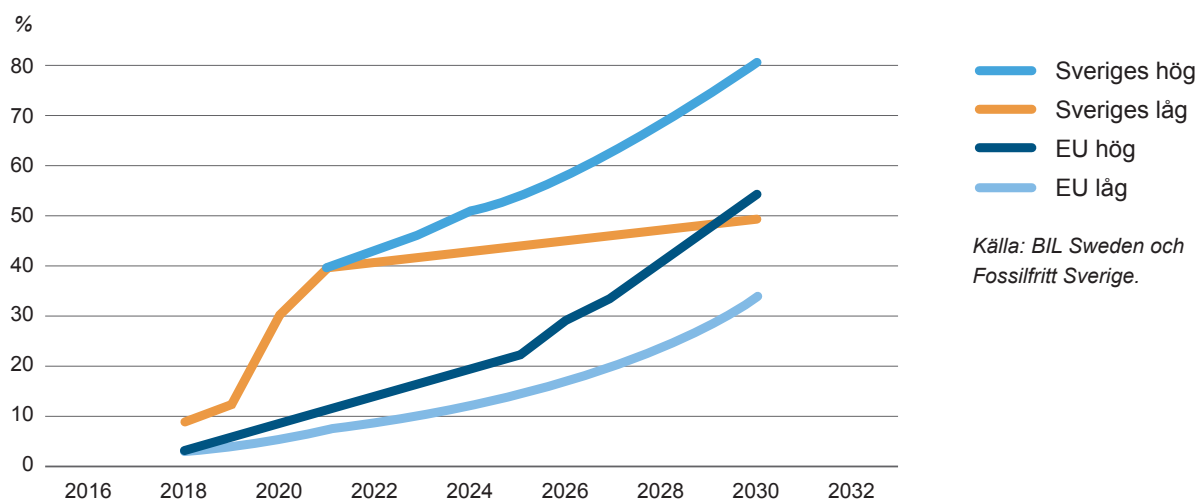
Sveriges koldioxidutsläpp från nya personbilar har fram till och med 2018 legat över EU-snittet. 2019 redovisade Sverige för första gången lägre utsläpp. De svenska nybilsutsläppen under 2019 var 120 gram per km jämfört med genomsnittet på 123 gram per km inom EU. En viktig förklaring är den högre andelen laddbara nyregistreringar i Sverige jämfört med övriga EU-länder.

Diagram 9. Nya personbilars koldioxidutsläpp i Sverige och EU, 1978-2019



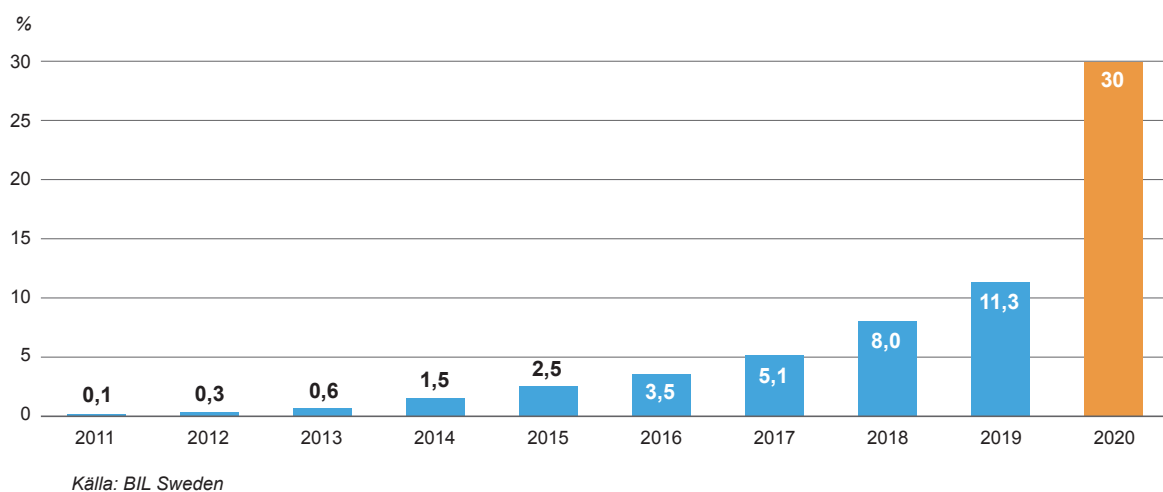
I BIL Swedens färdplan för fossilfri konkurrenskraft *Fordonsindustrin – lätta fordon* (december 2019) görs bedömningen att andelen laddbara personbilar av nyregistreringarna kan nå 80 procent 2030. Denna bedömning förutsätter rätt utformade styrmedel och en utbyggd laddinfrastruktur. Regeringens och samarbetspartiernas förslag för nästa år riskerar dock att hämma den positiva utvecklingen som förutspås enligt färdplanen.

Diagram 10. Scenarier för svensk och europeisk laddbilsförsäljning, andel el och laddhybrider



Andelen laddbara personbilar bland nyregistreringarna har haft en stark ökningstakt de senaste åren, särskilt under innevarande år. Prognosen från i fjol om en andel på 30 procent laddbara 2020 ser ut att infrias.

Diagram 11. Andel laddbara bilar av nyregistreringarna 2011-2020 (prognos 2020)



Den 40 procentiga nedsättningen (max 10 000 kronor) av förmånsvärdet på samtliga miljöbilar upphör den 1 januari 2021

Den tillfälliga 40 procentiga nedsättningen av förmånsvärdet på max 10 000 kronor för elbilar, laddhybrider och gasbilar upphör den 1 januari 2021. Detta berör ca 75 000 personer som har en miljövänlig förmånsbil, och flertalet av dem får en kostnadsökning med ca 435 kronor per månad vid en marginalsatt på 52,2 procent. Därtill ökar kostnaden för arbetsgivaren med 3 140 kronor per år, där en liten del är avdragsberättigad. För personalbilar väntas arbetsgivarens kostnad vältras över på de anställda, då systemet ska vara kostnadsneutralt för arbetsgivaren. Det ökar kostnaden för den anställde med ytterligare 260 kronor, till 700 kronor per månad.

Höjt förmånsvärde för nyregistreringar från 1 juli 2021

Det ränterelaterade- och det prisrelaterade beloppet för beräkning av förmånsvärdet av bilförmån ska ändras 1 juli 2021. Förslaget är ute på remiss. Finansdepartementets egna beräkningar i promemorian, av förslagets effekter på bilförmånsvärde och skatt, visar att en bil vars förmångrundande pris uppgår till 350 000 kronor får en ökning av förmånsvärdet med ca 34 procent. Vid 52,2 procents marginalsatt innebär detta drygt 9 000 kronor mer i skatt per år för förmånstagaren, eller ca 760 kronor per månad. Uppskattningsvis är ca 30 procent av nyregistreringarna förmånsbilar.

För en förmånsbilist som köper en ny klimatbonusbil blir den sammantagna effekten med den slopade nedsättningen av förmånsvärdet, som nämndes ovan, i detta exempel, en ökad kostnad med ca 1 200 kronor per månad och för köparen av personalbil 1 460 kronor. För fossildrivna nyregistrerade bilar innebär den höjda malusen från 1 april att förmånsvärdet ökar.

Förändringar i Bonus-malussystemet för personbilar, lätta lastbilar (max 3,5 ton) från 1 april 2021

Bonus för elbilar höjs med 10 000 kronor. Samtidigt sänks bonusen för laddhybrider, för flertalet modeller handlar det om en sänkning i intervallet 8 000 till 10 000 kronor. Malusgränserna sänks från 95 gram till 90 gram och från 140 gram till 130 gram samt kostnaden per gram i beräkningen. Dessa förändringar höjer fordonsskatten kraftigt för bensin- och dieselbilar. Exempelvis ökar den årliga malusen med 2 160 kronor för en ny bensin- eller dieselbil som släpper ut 150 g/km, till 9 560 kronor för dieselbilen respektive till 7 280 kronor för bensinbilen. En lätt lastbil med diesel som släpper ut 250 g/km, får en ökning av malusen med 4 660 kronor, till 24 110 kronor.

Återbetalning av klimatbonuspremie vid export inom fem år, nyregistreringar från 1 januari 2021

Om en klimatbonusbil avregistreras (exporteras) av någon annan anledning än att den skrotas tidigare än fem år från det att bilen har ställts på, ska bonusen betalas tillbaka av den som fått bonusen. Syftet är att motverka exporten av klimatbonusbilar och därmed utflödet av statliga medel. Vidare föreslås att karenstiden på minst sex månader för utbetalning av bonusen beräknas från den dag då bilen ställs på. Förslaget skapar en stor osäkerhet och riskerar inlösningseffekter. I år väntas runt 85 000 till 90 000 av nyregistreringarna vara bonusbilar, det vill säga elbilar eller laddhybrider.

För mer information kontakta [Mattias Bergman](#), vd BIL Sweden, 070-810 78 86 eller [Sofia Linder](#), chefsekonom BIL Sweden 070-425 37 41