

Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen
103 33 Stockholm

Yttrande om bonus-malus-utredningens betänkande "Ett bonus-malus-system för nya lätta fordon" (Fi2016/01680/S2).

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

BIL Sweden och våra medlemsföretag är positiva till att det föreslagna bonus-malussystemet är uppbyggt kring befintliga styrmedel som den årliga koldioxidbaserade fordonsskatten samt supermiljöbilspremierna och har en ambition att vara teknikneutralt. De styrmedel som finns och har funnits i Sverige en längre tid och haft denna koppling har varit effektiva och bidragit till att Sverige är det land som sänkt koldioxidutsläppen för nya personbilar snabbast i EU mellan 2005 och 2012. Vi har dock en rad synpunkter och förslag till förändringar av förslaget för att det effektivt ska styra mot en fossilfri transportsektor utan att riskera minskad mobilitet och fördyrade vägtransporter.

Bakgrund

BIL Sweden är positiva till ett bonus-malussystem som bidrar till en förnyelse av fordonsskatten och därmed till en minskad klimatpåverkan. Ett stabilt och långsiktigt regelverk är en viktig förutsättning för att nå målet om ett klimatneutralt Sverige 2050 med en fossilfri fordonsskotten.

Ett klokt utformat system kan också bidra till ökad trafiksäkerhet samt lägre emissioner. Det är viktigt att utformningen av bonus-malussystemet inte äventyrar Sveriges framgångsrika arbete med trafiksäkerheten, den s.k. Nollvisionen. En förnyad fordonsskotten med bilar med hög säkerhetsnivå och därmed även hög utrustningsnivå avseende säkerhetssystem är en förutsättning för det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet inom ramen för nollvisionen.

För att kunna minska fordonens klimatpåverkan och energianvändning har fordonstillverkarna en gemensam strategi, som innefattar åtgärder både på kort och lång sikt. Strategin genomsyrar allt utvecklingsarbete och bygger på tre viktiga hörnstenar:

BIL Sweden Adm AB, P.O. Box 26173 [Storgatan 19], SE-100 41 Stockholm, Sweden, Telephone +46 8 700 41 00

Energieffektivisering, ökad användning av biodrivmedel och nya tekniker där hybridisering, elektrifiering, och bränsleceller är bra exempel.

För att fordonsindustrin ska lyckas med detta och även bidra till att uppfylla de svenska målen, gällande klimatpåverkan från vägtrafiken, krävs dels att målen är rätt utformade, dels effektiva styrmedel. Styrmedlen måste dessutom vara långsiktiga, teknikneutrala och i harmoni med det europeiska regelverket.

BIL Swedens synpunkter på det föreslagna bonus-malussystemet

Utformning av malus

Vi är tyvärr oroad över att de nyligen presenterade bonus-malusförslagen ej på ett effektivt sätt bidrar till fortsatt sänkning av klimatpåverkan från lätta fordon (totalvikt högst 3,5 ton). Bonus-malus-utredningen föreslår bl.a. att malusen endast omfattar nya bilar under de tre första åren.

- BIL Sweden stödjer inte utredningens begränsning av malusen till de tre första åren. Vi föreslår istället att malusen bör omfatta hela fordonsparken och tas ut som årlig fordonsskatt på alla bilar, även äldre.
- 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. Det minskar också risken för ett underfinansierat system då malusen finansieras av fler bilar. Risken finns annars att det inte finns tillräckligt med malusintäkter för att finansiera bonusen.
- Utredningens förslag till utformning av malus kan tyvärr få effekten att importen av bilar som är fyra år eller äldre och har höga koldioxidutsläpp ökar dramatiskt.
- 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 i form av årlig fordonsskatt i ett bonus-malussystem) så att de omfattar även äldre fordon så höjs andrahandsvärdet för fordon med låg klimatpåverkan och därmed låg fordonsskatt vilket leder till en snabbare utskrotning av äldre fordon med hög klimatpåverkan och därmed hög fordonsskatt.

Utredningen presenterade två förslag gällande utformningen av malusen; ett där man tar hänsyn till vikten och ett där varje gram koldioxid över 95 gram /km räknas utan någon viktskompensation.

- BIL Sweden anser att man på något sätt bör ta hänsyn till transportnyttan. Det är inte rimligt att en personbil för t.ex. två personer omfattas av samma malusregler som t.ex. en minibuss för upp till 9 personer.

I förslaget jämföras lätta lastbilar med personbilar och har därför samma gräns (95 g/km enligt EU-förordning 2009/443/EU) för malus. Detta trots att de bindande koldioxidkraven i EU för 2021 skiljer sig väsentligt åt på denna punkt. För lätta lastbilar är kravet 147 g/km (enligt EU-förordning 2011/510). Detta får effekten att lätta lastbilar med högre transportnytta och lägre koldioxidutsläpp per tonkilometer får mycket hög malus.

- Även här måste man ta hänsyn till transportnyttan och istället använda den gräns för koldioxidutsläpp för lätta lastbilar (inklusive beräkningsformeln) som EU använder. Annars riskerar vi att dessa större lätta lastbilar väljs bort och istället för en transport kan det bli två transporter med mindre lätta lastbilar med betydligt högre sammanlagd klimatpåverkan.

Bonus-malus-förslaget är kraftigt överfinansierat, med ca 10 miljarder under de fem första åren.

- BIL Sweden anser att systemet måste vara så robust utformat (se ovan) så att överfinansieringen kan minimeras

I konsekvensbedömningen konstaterar man bl.a. att koldioxidutsläppen från bilparken minskar med en % under en femårsperiod (2017-2022) med det föreslagna bonus-malussystemet med ej viktsrelaterad malus.

- Motsvarande analys av koldioxidutsläppen från bilparken bör givetvis göras med det föreslagna bonus-malussystemet med viktsrelaterad malus.

I konsekvensbedömningen varnar man för riskerna med att inte innefatta äldre bilar i malusen men utredningen föreslår ändå att malusen endast omfattar nya bilar under deras tre första år.

- Här bör det också göras en analys om hur stor sänkningen av koldioxidutsläppen från bilparken blir om även äldre bilar omfattas av malusen.

Utformning av bonus

- BIL Sweden stödjer förslaget med en bonus som utbetalas i samband med nybilsköp och anser att bonusnivåerna är i rätt storleksordning. Här har dock våra medlemsföretag olika synpunkter.
- Systemet bör dock vara linjärt utformat så att varje gram koldioxid räknas, precis som för malusen. Det är viktigt för att styra mot så låga koldioxidutsläpp som möjligt.
- BIL Sweden anser att utredningen missat att ta med fordon speciellt anpassade för biodrivmedel (t.ex. biogas och E85) i bonusdelen, de är med i malusdelen. För att få ett så teknik neutralt system som möjligt bör bonusgränsen för dessa bilar vara

något högre med hänsyn till deras lägre klimatpåverkan vid körning på biodrivmedel.

Reglerna för utbetalning av bonus bör dessutom utformas så att risken för att bonusen betalas ut till fordon som relativt omgående exporteras minimeras.

Införande

Utredningen föreslår att det föreslagna bonus-malussystemet införs fr.o.m. 1 januari 2018.

- För att få ett långsiktigt stabilt regelverk behöver vi ett system i Sverige som harmoniserar med EU. En ny lagstiftning är på gång i EU gällande nya körcykler, WLTP (Worldwide harmonized Light duty Test Procedure). Syftet med den nya körcykeln är att på ett bättre sätt kunna spegla den verkliga bränsleförbrukningen. Den nya körcykeln ska enligt plan införas den 1 september 2018 för alla modeller. Det är viktigt att det svenska bonus-malussystemet med koldioxidgränser är harmoniserat med det nya EU-regelverket som ger högre koldioxidvärden. Dessutom måste introduktionstidpunkten för bonus-malussystemet senareläggas och anpassas till införandetidpunkten för WLTP.

BIL Sweden är måna om att långsiktiga och teknikneutrala styrmedel tas fram för att säkerställa att vi når visionen om en fossilfri transportsektor och deltar därför gärna aktivt i det fortsatta arbetet att skapa ett effektivt bonus-malus-system

Stockholm den 15 augusti 2016

BIL Sweden



Anders Norén
Miljö och teknik