

2017-09-07

## Fakta om Bonus-malus

### *Bakgrund*

#### **Förnyelse av vagnparken**

Förnyelse av vagnparken är en grundförutsättning för att snabbt minska klimat- och miljöpåverkan från Sveriges fordonsflotta som idag består av ca 4,8 miljoner personbilar och ca 550 000 lätta lastbilar och lätta bussar i trafik. Det ger även stora effekter på trafiksäkerheten och påskyndar arbetet med Nollvisionen för trafiksäkerhet. År 2017 förspås bli ännu ett rekordår när det gäller nybilsregistreringarna. Det blir i så fall tredje året i rad med rekordnoteringar.

För att nå de ambitiösa svenska klimatmålen på transportområdet (beskrivs längre ned) behöver vi styrmedel som främjar såväl energieffektivisering, ökad andel biodrivmedel som nya tekniker, t.ex. elektrifiering.

Regeringen presenterade den 3 september ett Bonus-malussystem för nya lätta fordon se <http://www.regeringen.se/artiklar/2017/09/bonus-malus-och-branslebytet/>. Förslaget kommer i sin helhet att presenteras först den 20 september i samband med Budgetpropositionen. Hur ett Bonus-malussystem ska utformas har sedan länge varit uppe till diskussion och de tidigare förslagen har fått mycket kritik. Detta förslag är det tredje förslaget till Bonus-malussystem i syfte att premiera bilar med låga utsläpp och straffa bilar med höga utsläpp. Tyvärr riskerar förslaget att kraftigt bromsa den positiva utveckling som vi ser när det gäller minskade koldioxidutsläpp från såväl nya fordon som hela fordonsflottan, samtidigt som nybilsförsäljningen riskerar att stanna av och därmed minska förnyelsen av Sveriges fordonsflotta.

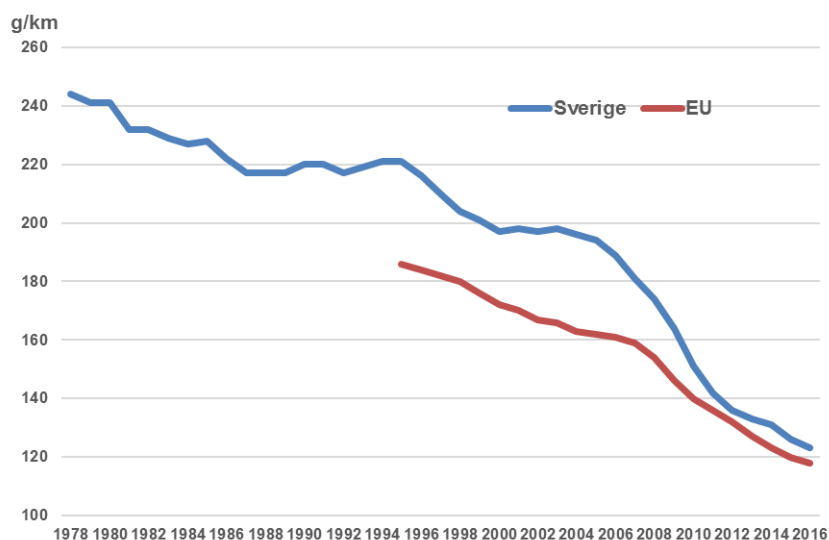
#### **Nya bilars koldioxidutsläpp minskar**

De genomsnittliga koldioxidutsläppen från nya personbilar i Sverige har minskat med 37 procent under perioden 2005-2016. Under samma period minskade utsläppen inom EU totalt med 27 procent.

Det är mycket tack vare befintliga styrmedel som t.ex.:

- EU:s bindande utsläppskrav för personbilar på 95 g/km till 2021 (EU-förordning 443/2009).
- Fem års skattebefrielse för miljöbilar.
- Supermiljöbilspremie för bilar som har ett koldioxidutsläpp på max 50g/km.

### Nya personbilers koldioxidutsläpp i Sverige och EU

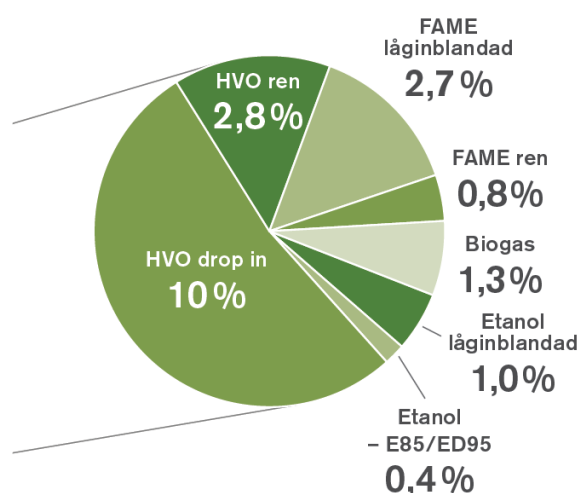


### Ökad andel biodrivmedel

Sverige är det land inom EU som har högst andel biodrivmedel. Användningen av förnybara drivmedel ökade även under 2016 och utgjorde på energibas 19 procent inom transportsektorn.

Detta har möjliggjorts genom skattebefrielse och skattenedsättning av biodrivmedel. Här planerar regeringen att ersätta skattebefrielsen och skattenedsättningen med en reduktionsplikt för inblandning av biodrivmedel, fr.om. 1 juli 2018. Dessutom planerar regeringen att införa skattenedsättning för höginblandade biodrivmedel. Reduktionsplikten medför att bränsledistributörerna åläggs att blanda in vissa nivåer av biodrivmedel i bensin och diesel.

Biodrivmedel i transportsektorn 2015 (energibas)

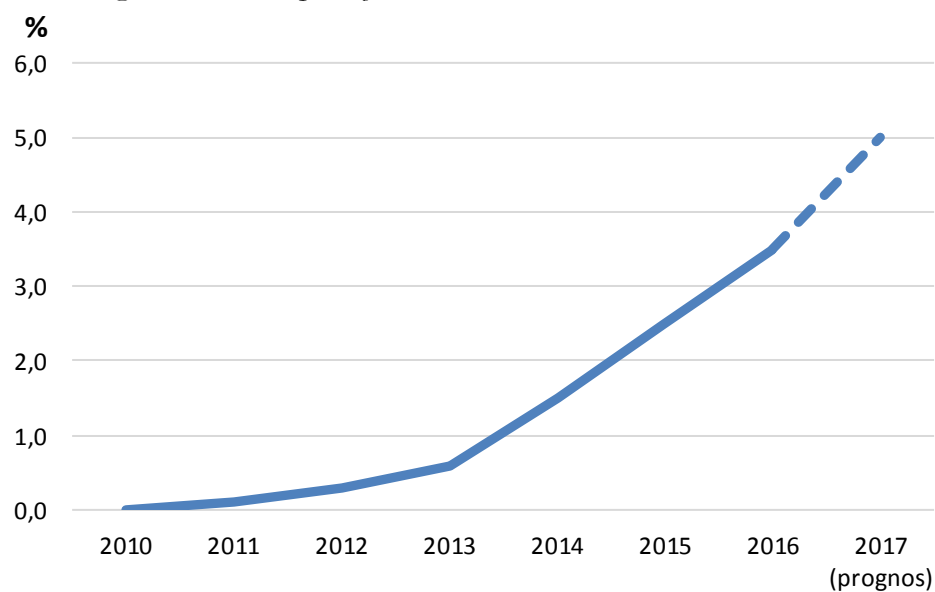


## Andelen laddbara elbilar ökar

Under det första kvartalet 2017 låg Sverige på tredje plats i Europa, efter Norge och Island, när det gäller andelen laddbara bilar av de totala nyregistreringarna.

Nyregistreringarna av supermiljöbilar, dvs bilar med koldioxidutsläpp på max 50 g/km, uppgick till 13 000 bilar under 2016, vilket var en ökning med 51 procent jämfört med 2015. Hittills i år har supermiljöbilarna ökat med 42 procent och svarar för 4,4 procent av den totala nybilsmarknaden.

*Utvecklingen av andelen supermiljöbilar*



## Klimatpolitiskt ramverk och klimatlag

Riksdagen beslutade i juni 2017 om ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige som består av en klimatlag, nya klimatmål och ett klimatpolitiskt råd. För transportsektorn finns ett etappmål. Det anger att utsläppen från inrikes transporter, utom inrikes flyg, senast 2030 ska ha minskat med minst 70 procent 2030 jämfört med 2010. I förlängningen ska fordonsflottan vara fossilfri och senast år 2045 ska Sverige inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser.

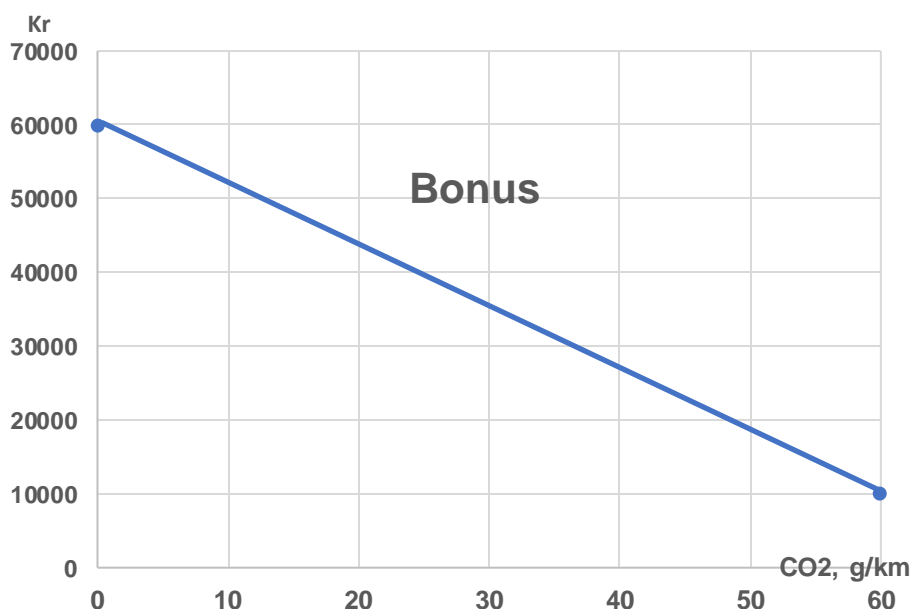
## *Bonus-malus*

### **Bonus-malus för lätta bilar (personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar) i korthet:**

- Ikraftträdande 1 juli 2018.
- Berör endast personbilar klass 1 och 2, lätta lastbilar och lätta bussar satta i trafik efter 1 juli 2018.
- Den befintliga fordonsflottan omfattas inte av förslaget.

## Bonus

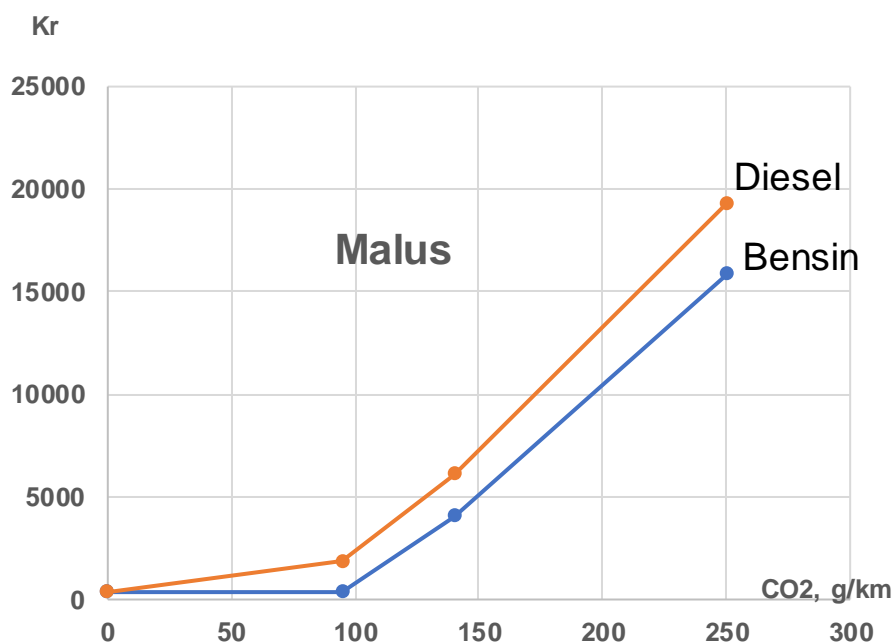
- Den femåriga fordonsskattebefrielsen för miljöbilar tas bort och supermiljöbilspremien ersätts av en bonus för bilar med låga utsläpp.
- Förslaget om att slopa den femåriga skattebefrielsen påverkar inte de bilar som redan är i trafik. Däremot kommer inga nya bilar att erhålla skattebefrielsen efter förslaget ikraftträdande.
- För bilar med nollutsläpp är den högsta bonusen 60 000 kr. Bonusen minskar sedan linjärt till 10 000 kr för bilar som släpper ut max 60 g/km.
- Bonusen får medges med belopp som högst motsvarar 25 procent av bilens nypris.
- Bilar som kan drivas med fordonsgas (blandning av biogas och naturgas) får 10 000 kronor i bonus.



## Malus

- För bensin- och dieseldrivna fordon tas en förhöjd fordonsskatt (malus) ut under de tre första åren från det att fordonet blir skattepliktigt för första gången efter den 1 juli 2018.
- Koldioxidbeloppet är 82 kr/gram över 95 g/km.
- Koldioxidbeloppet är 107 kr/gram över 140 g/km.
- Ingen viktdifferentiering av malus/skatt.
- Grundbelopp för alla bilar 360 kr i fordonsskatt
- Bränslefaktorn för nya dieselfordon ersätts med ett bränsletillägg som görs oberoende av fordonsskattens storlek. (Bränsletillägget väntas först presenteras i samband med regeringens Budgetproposition den 20 september, men bränsletillägget var i det förra förslaget 12,88 kr x antalet gram koldioxidutsläpp och lär rimligen hamna i samma storleksordning.
- Miljötillägget för dieselfordon på 250 kr behålls
- Från år 4 och därefter får fordonet ”normal skatt” vilket innebär att koldioxidbeloppet blir 22 kr/g utöver 111 g för fordon som satts i trafik efter den 1 juli 2018.

- Det är den gamla körcykeln, NEDC (New European Driving Cycle), som utgör grunden för fordonsbeskattningen inom Bonus-malussystemet under en övergångsperiod. Den 1 januari 2020 växlar regeringen i skattehänseende över till EUs nya körcykel WLTP (Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure). Se längre ned för detaljer.



## EUs nya körcykel

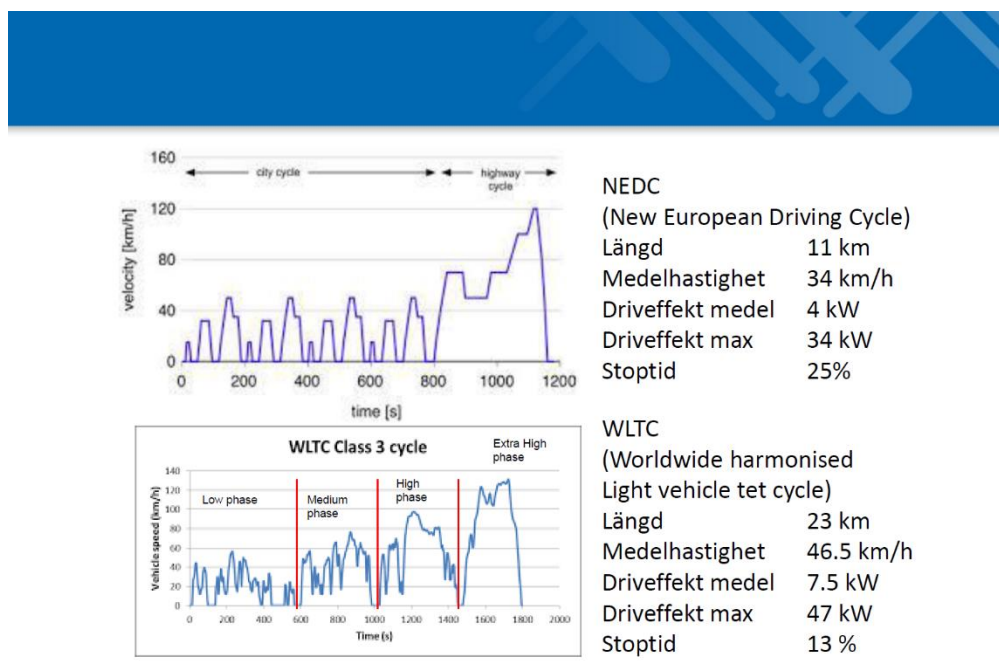
EUs nya metod för mätning av koldioxidutsläpp för nya personbilar, WLTP, efterliknar mer verkligheten och ersätter körcykeln som används i EU idag, NEDC.

WLTP, införs i två steg:

- 1 september 2017 för alla nya fordonstyper som tas i trafik.
- 1 september 2018 måste alla nya fordon som tas i trafik vara testade enligt WLTP.

Den nya körcykeln speglar bättre verklig bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp vilket i genomsnitt leder till högre koldioxidvärden per kilometer jämfört med nuvarande system. Det är fortfarande osäkert hur mycket koldioxidutsläppen kommer att öka, men ACEA (fordonstillverkarnas organisation i Europa) räknar med att utsläppen ökar med ca 5-30 procent (i genomsnitt ca 20 %).

Under en övergångsperiod kommer det finnas nya bilar som är godkända enligt WLTP och andra som är godkända enligt det tidigare systemet NEDC. EUs mål om att fordonstillverkarna i genomsnitt ska minska sina koldioxidutsläpp från personbilar till 95 gram/km senast 2021 är satt utifrån NEDC. Därför kommer det att finnas ett utifrån WLTP korrelerat och framräknat NEDC-värde som tyvärr visar sig bli högre än nuvarande NEDC-värden. Hur mycket högre är ännu inte klart och dessutom ser det ut som att skillnaden mellan WLTP-värdet och det framräknade (simulerade) NEDC-värdet kan variera från modell till modell.



## Förslag till ändrad beräkning av bilförmån

Regeringen har tidigare aviserat att man vill ändra beräkningen i bilförmånen. Ny information finns ej i dagsläget men väntas komma i Budgetpropositionen.

- Bryter ut schablonbeloppet på 1200 SEK/år mot verklig fordonsskatt/malus från 1 juli 2018.
- Bryter ut trängselskatten, samt väg-, bro- och färjeavgifter som blir en beskattningsbar förmån från 1 januari 2018. Trängselskatten förs därmed från företaget över till privatpersonen.

## Bonus-malus – konsekvenser på kort sikt

- Betydligt högre registreringstakt för bilar som idag gynnas bättre av nuvarande styrmedel som kommer att gälla bilar tagna i trafik t.o.m. 30 juni 2018. (t.ex. fem års skattefrihet för miljöbilar, supermiljöbilsbonusen för laddhybrider och ändrat förmånsvärde p.g.a. Bonus-malus).
- Lägre registreringstakt fr.om. 1 juli 2018 av ovan nämnda skäl.
- Förhöjd registreringstakt i perioden 1/7-2018 -- 31/8-2018 för bilar med koldioxidutsläpp i gränzonen för erhållande av bonus. Sådana bilar med NEDC-utsläppsvärden under 60 gram kan efter den 1 september 2018 hamna över 60 g/km med framräknat NEDC-värde i stället för faktiskt värde vilket skulle diskvalificera dem från premie.
- Högre registreringstakt för bilar som erhåller en högre bonus efter den 1 juli 2018, exempelvis elbilar som får en bonus på 60 000 kr jämfört med 45 000 kr idag.

## **Bonus-malus – konsekvenser på längre sikt**

### *En förhöjd malus under de tre första åren hämmar förnyelsen*

Att malusen förhöjs under de tre första åren riskerar att bromsa upp förnyelsen av den svenska bilparken och därmed sänkningen av koldioxidutsläppen då attraktiviteten på en fyra år gammal bil ökar. Istället för att förnya bilköpet efter tre år kan kunden välja att vänta ett eller flera år för att nyttja den sänkta malusen. Dessutom riskerar importen av bilar som är fyra år eller äldre och som har höga koldioxidutsläpp att öka kraftigt.

### *Tar ej hänsyn till energieffektivisering*

Sverige har varit mycket framgångsrika med att sänka koldioxidutsläppen från nya bilar genom att premiera energieffektiva bilar. Bonus-malussystemet är dock utformat så att bilar som idag definieras som en miljöbil och erhåller fem års fordonsskattebefrielse riskerar att få en höjd malus under tre år.

### *Tar ej hänsyn till transportnyttan*

Regeringen föreslår att den förhöjda malusen för ett fordon som släpper ut mer än 95 gram koldioxid per kilometer, enbart ska vara beroende av fordonets koldioxidutsläpp och inte ta hänsyn till fordonets vikt. Förslaget tar därmed inte hänsyn till transportnyttan. Det är inte rimligt att en personbil för två personer omfattas av samma malusregler som en minibuss med nio platser eller en lätt lastbil.

Regeringens förslag att tillämpa 95 g/km som riktgräns för samtliga lätta fordon är inte logiskt. Inom EU gäller gränsen 147 g/km från 2021 för denna kategori. Att då tillämpa en nationell svensk regel vid 95 g/km innebär att skatten under tre första åren (malusen) höjs från 6800 kr/år till minst 15 700 kr/år för en större transporteffektiv hantverkarbil som släpper ut 220 g/km.

**Vi kommer att återkomma med uppdaterad och mer detaljerad information med flera exempel när förslaget presenteras i sin helhet i samband med att budgetpropositionen den 20 september.**

Vid frågor, kontakta:

Bertil Moldén, VD

tel. 070-638 65 31

Jessica Alenius, vice VD

tel. 070-235 63 19

Anders Norén, Teknisk chef

tel. 076-145 00 47