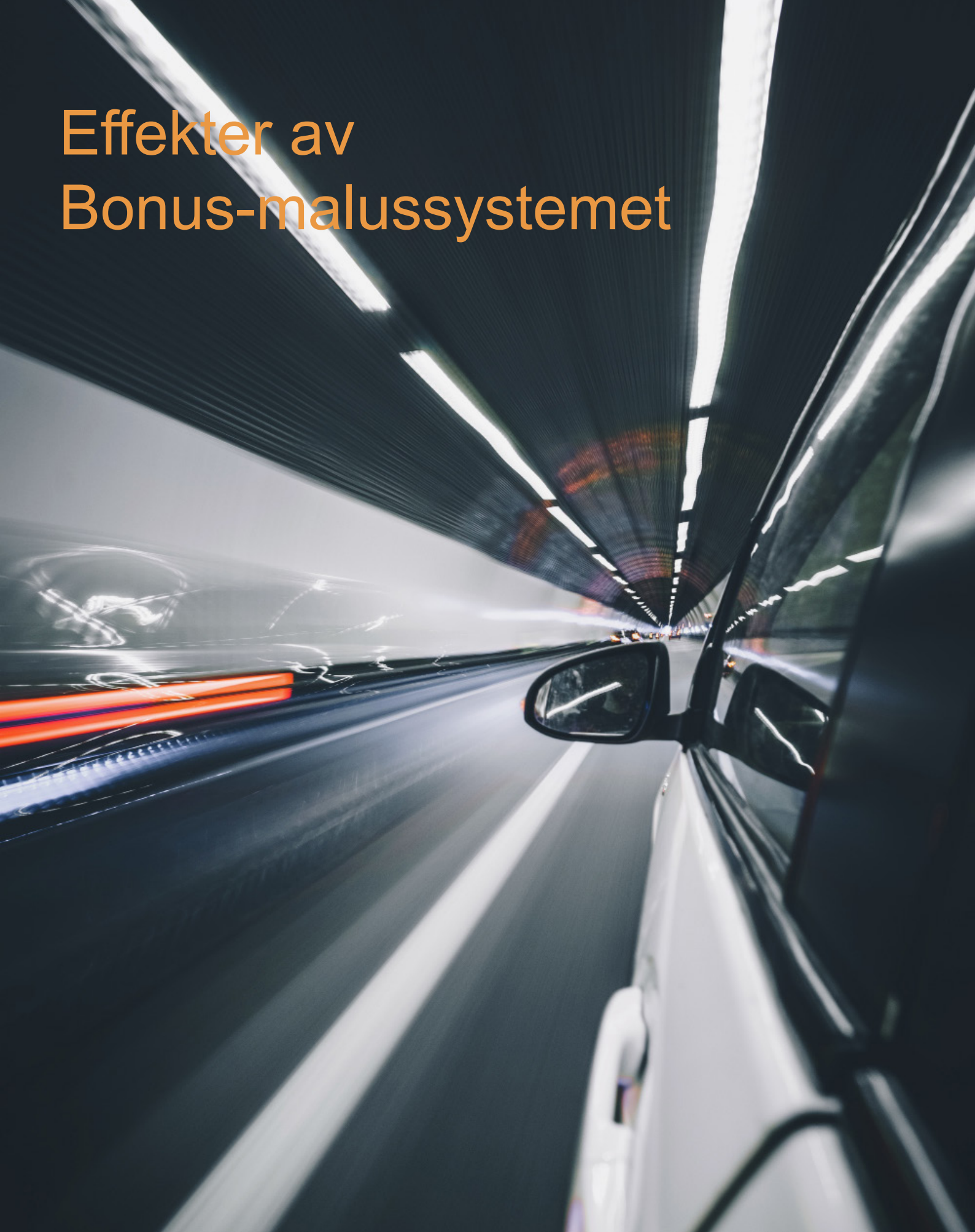


Effekter av Bonus-malussystemet



Effekter av Bonus-malussystemet

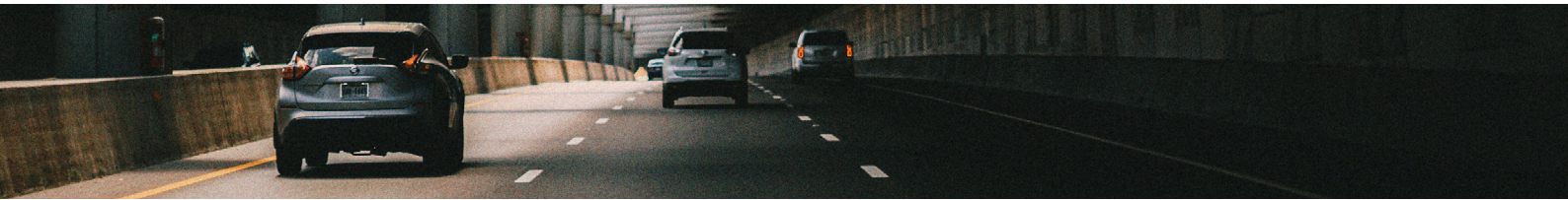
Bakgrund

Den 1 juli 2018 sjösattes Bonus-malussystemet. Syftet med Bonus-malus är att öka andelen miljöanpassade fordon med lägre koldioxidutsläpp och på så sätt bidra till att uppnå målet om en fossilfri fordonsflotta. Vi kan redan nu se ett antal kortsiktiga effekter, däremot är det för tidigt att skönja de långsiktiga effekterna.

Systemet innebär att miljöanpassade fordon med låg klimatpåverkan premieras med en bonus, med maximalt 60 000 kronor. Bonusen ersatte supermiljöbilspremien (max 40 000 kr) och fem års skattefrihet för miljöbilar. Fordon med relativt höga utsläpp belastas istället med en högre skatt. Bonus-malussystemet omfattar nya personbilar (klass I och II), lätta lastbilar och lätta bussar. Malusen innebär en förhöjd fordonsskatt under de tre första åren för bensin- och dieseldrivna fordon som släpper ut mer än 95 gram koldioxid per kilometer vid blandad körning.

Nedan gör vi först en faktagenomgång av året som gick för att se effekterna av skattesystemet, följt av vår egen analys och rekommendation av vidareutveckling av systemet.





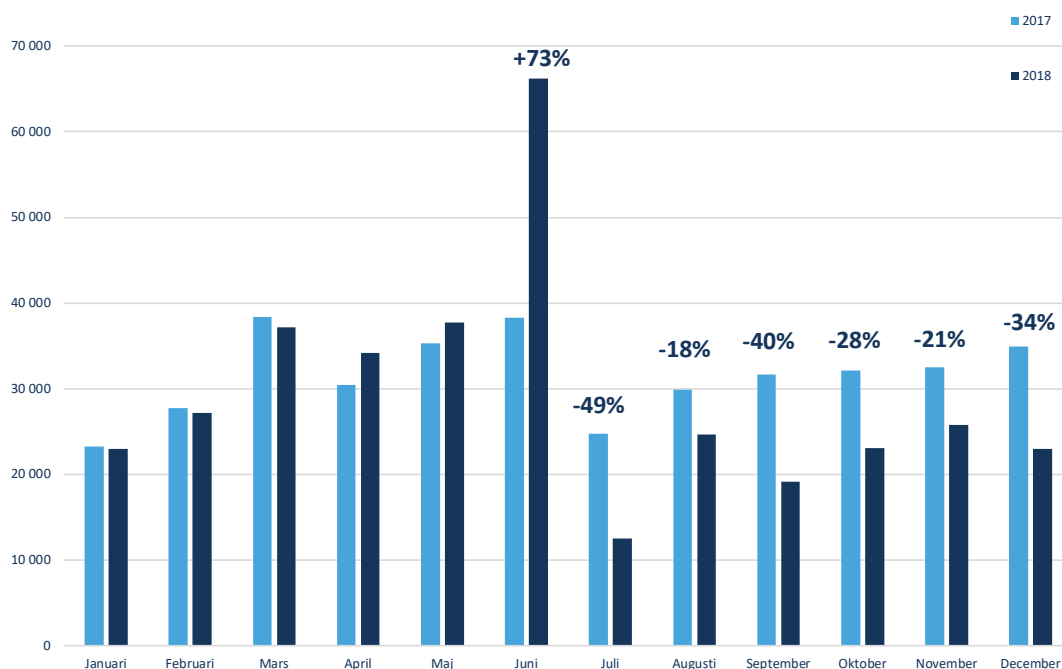
Stor ryckighet för nybilsförsäljningen

Bilåret 2018 präglades av en stor ryckighet. Ett starkt första halvår och ett betydligt svagare andra halvår. Förklaringen kan framför allt hänföras till införandet av Bonus-malus. Många passade på att köpa och registrera sk Malusbilar innan den 1 juli för att undvika den kraftiga höjningen av fordonsskatten. Följdefekten blev kraftigt minskade registreringar av både personbilar och lätta lastbilar under andra halvåret.

En annan förklaring till nedgången är förlängda leveranstider för vissa modeller som en följd av brist på testkapacitet i Europa för att få nya bilmodeller godkända innan den 1 september 2018 enligt den nya testmetoden WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure). WLTP-effekten har påverkat hela EU. Det är framför allt sk klimatbonusbilar som drabbats av förlängda leveranstider.

Nyregistrerade personbilar per månad 2017-2018

Källa: BIL Sweden

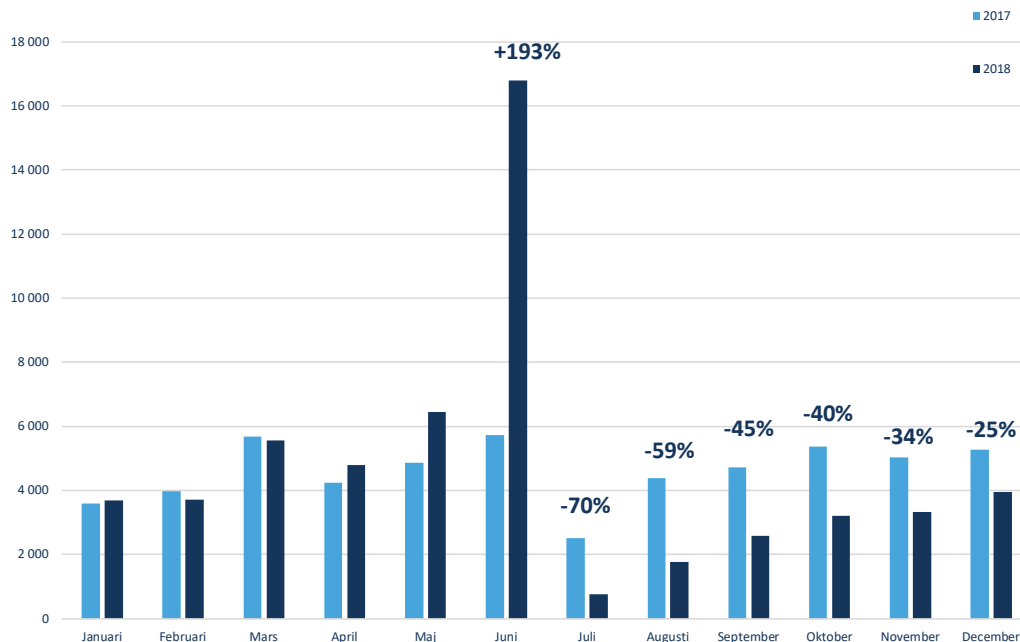


För lätta lastbilar med totalvikt på högst 3,5 ton var 2018 ett extremt turbulent år med en mycket kraftig uppgång av registreringarna innan halvårsskiftet, för att undvika den för lätta lastbilar extra höga malusen, och därefter kraftig minskning under andra halvan av 2018. Den sk WLTP-effekten berörde inte lätta lastbilar, då WLTP införs den 1 september 2019 för dessa fordon. Den kraftiga upp- och nergången beror därmed helt på Bonus-malussystemet.



Nyregistrerade lätta lastbilar per månad 2017-2018

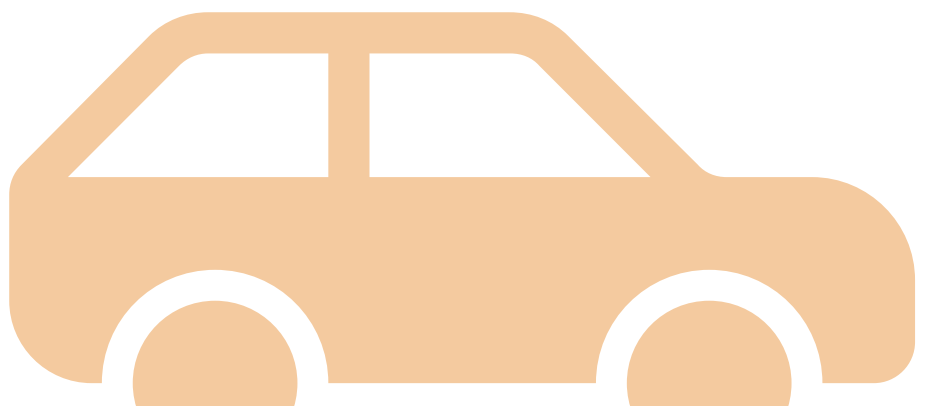
Källa: BIL Sweden



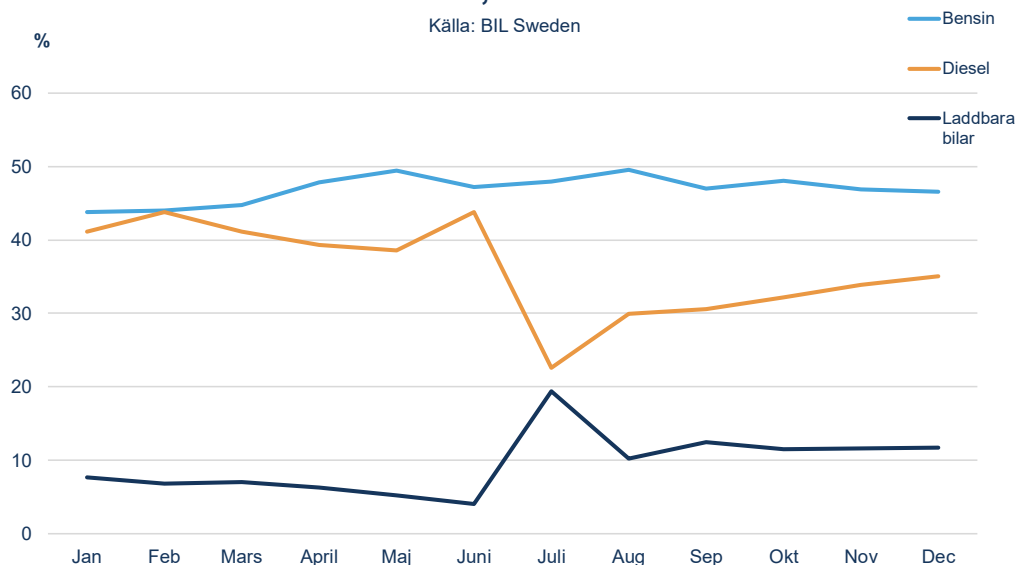
Av de totala nyregistreringarna under 2018 skedde 64 procent av personbilsregistreringarna under första halvåret och av lätta lastbilar 72 procent. Ett normalår sker ca hälften av registreringarna av både personbilar och lätta lastbilar under första halvåret.

Bonus-malussystemets effekt på nya dieslbilar

Under juni månad förra året ökade registreringarna av dieslbilarna för att efter 1 juli minska kraftigt. Juni månads ökning och juli månads minskning kan hänföras till Bonus-malus. Många av dessa fordon var miljöbilar och berättigade till fem års skattefrihet. Däremot hade bensinbilar under helåret en högre andel av nybilsmarknaden än dieslbilar. Under 2018 var närmare 47 procent av nyregistreringarna bensindrivna bilar jämfört med närmare 38 procent för dieseldrivna. Den minskade dieselandelen under senare år förklaras istället av den omställning som skett från diesel till bensin för de flesta mindre bilmodeller genom nya effektivare direktinsprutade bensinmotorer men även till följd av ett ökat utbud av elbilar, laddhybrider och elhybrider. Debatten om luftkvalitet i våra städer kopplat till miljözoner har också påverkat dieslbilsandelen.



Nyregistrerade personbilar fördelat på bensin, diesel, laddbara

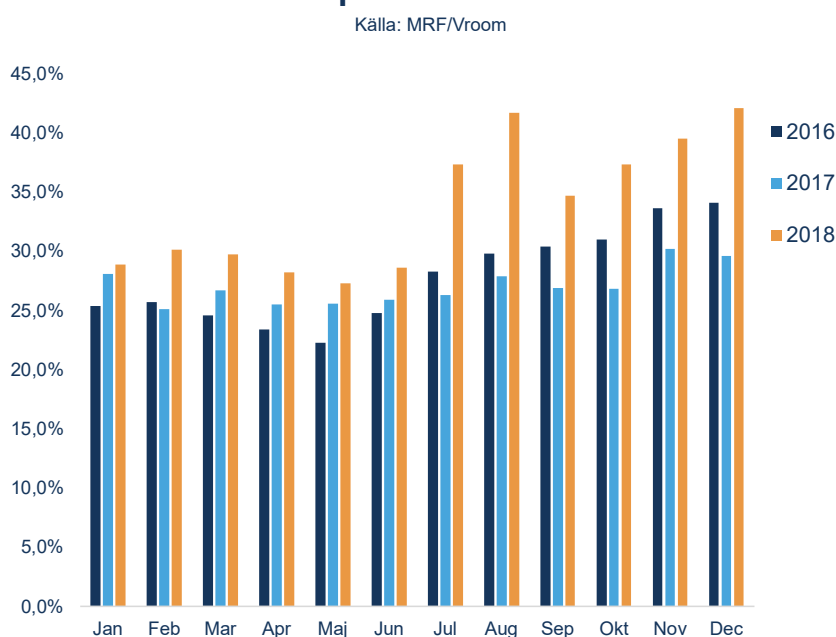


2018

Ökad privatleasing

Andelen privatleasing av privatmarknaden har stadigt ökat de senaste åren. Enligt Motorbranschens Riksförbund (MRF) så väljer en av tre nybilsköpare privatleasing framför andra sätt att köpa eller finansiera sin nya bil. Efter 1 juli har privatleasingen ökat ytterligare. En förklaring till den kraftiga ökningen är att Bonus-malus och diskussionen kring diesel och miljözoner har skapat en stor osäkerhet framför allt för privatpersoner. För juridiska personer, dvs för kommuner och företag, kan det finnas en tydlig miljöbilspolicy till grund som eliminerar den osäkerhet som privatpersonen upplever.

Andel privatleasing av privatmarknaden för nya personbilar

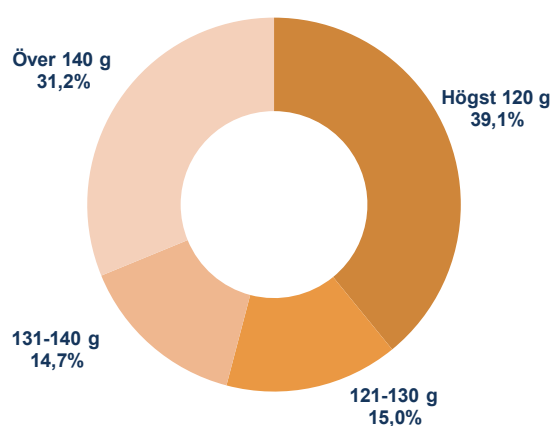


Bilar med låga utsläpp har ökat och bilar med höga utsläpp har minskat

Bonus-malussystemets syfte är att öka andelen bilar med låga utsläpp och minska andelen med höga utsläpp. Under första halvåret 2018 så utgjorde närmare 40 procent bilar som släpper ut maximalt 120 gram koldioxid per kilometer. Drygt 31 procent av antalet nyregistreringar var bilar som släppte ut 140 gram eller mer. Här ser vi tydligt att systemet har haft effekt på kort sikt. Under hösten 2018 så har andelen bilar på maximalt 120 gram ökat till närmare 50 procent. Det är framför allt bilar som släpper ut maximalt 60 gram som har ökat. Bilar som släpper ut 140 gram eller mer har samtidigt minskat till drygt 20 procent.

Nyregistrerade personbilar per CO2-klass

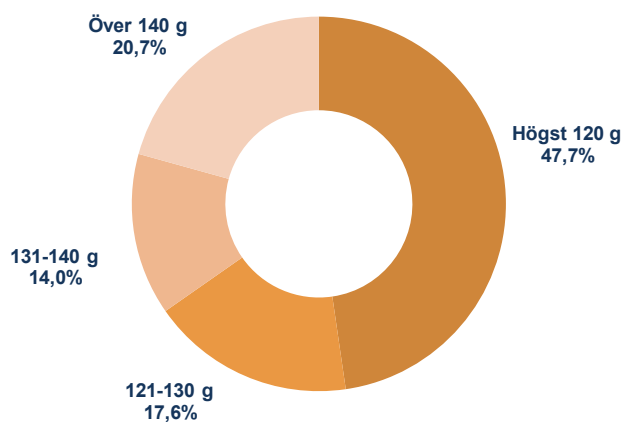
Källa: BIL Sweden



Januari - juni 2018

Nyregistrerade personbilar per CO2-klass

Källa: BIL Sweden



Juli - december 2018

Analys - Leder Bonus-malussystemet till förändrade köpbeteenden?

Vi har ovan konstaterat att införandet av Bonus-malussystemet vid halvårsskiftet 2018 skapade en ryckighet på marknaden med en stor andel av köpen av fordon med högre utsläpp skedde under första halvåret och en ökad andel köp av fordon med lägre utsläpp under andra halvåret. Så under 2018 kan vi bekräfta ett ändrat köpbeteende kopplat till skattesystemets förändring.

Den avgörande frågan är om systemet har förändrat köpbeteendet av fordon även långsiktigt. Om effekten var att kunderna använder äldre fordon med högre utsläpp för att undvika kraftigt höjda skatter, så har inte klimatet vunnit. Fordonstillverkarnas produktprogram med årligen renare och effektivare fordon, skiftet från diesel till bensin för mindre modeller och det utökade antalet laddbara fordon är drivet av en långsiktig produktplan som styr mot en global marknad där lokala skatteregler har begränsat inflytande.

Vår bedömning är dock att Bonus-malus har snabbat på omställningen mot fordon med lägre klimatpåverkan. Systemet måste dock justeras för att få bättre styrande effekt. Vi kommer under året fortsätta att analysera de långsiktiga effekterna.



Behov av justering av systemet

Syftet med Bonus-malussystemet är att snabba på omställningen och bidra till att nå vårt mål om att minska utsläppen från transportsektorn med 70 procent 2030 jämfört med 2010. Vi behöver därför styrmedel som inte bara styr vid själva köpet av fordonet utan även vid nyttjandet av fordonet. Ett Bonus-malussystem är ett viktigt verktyg, men för att nå målet till 2030 så behöver vi öka förnyelsen i vår fordonsflotta. Vi behöver därmed justera Bonus-malussystemet så att malusen omfattar hela fordonsflottan. Det är också viktigt att systemet tar hänsyn till transportnyttan och att det är teknikneutralt.

1. Förnyelsen av flottan riskerar att avstanna

Den treåriga förhöjda fordonsskatten 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.

Fordonsparken i Sverige har en medellivslängd på ca 17 år och har i snitt haft 6-7 ägare. Genom att istället utforma malusdelen 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. 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. Ett bonus-malussystem behöver säkerställa att både nybilsmarknaden och andrahandsmarknaden fungerar.

2. Tar ej hänsyn till transportnyttan

Bonus-malussystemet omfattar både personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar, vilket gör att en personbil för exempelvis två personer omfattas av samma malusregler som en minibuss med nio platser eller en lätt lastbil. Malusen bör istället ta hänsyn till transportnyttan. De bindande kraven för koldioxidutsläpp inom EU är olika för dessa typer av fordon (95 g/km för personbilar och 147 g/km för lätta lastbilar). Systemet riskerar, som det är nu utformat, att leda till att transporterna ökar då en större lastbil byts ut till två mindre lastbilar för motsvarande transport. Det leder i sin tur att vi får fler fordon på våra vägar och högre sammanlagd miljö- och klimatpåverkan.

3. Avsaknad av teknikneutralitet

Bonus-malussystemet syftar till att premiera fordon med relativt låga utsläpp av koldioxid vid inköpstillfället. Vad bilägaren sedan väljer att tanka vid pumpen beror i första hand på vad pumppriset är på de drivmedel man har att välja mellan. Därför är det svårt att konstruera ett system som ska gälla från bilköp till drivmedelsköp. Komplexiteten i frågan försvåras ytterligare när vi vet att inblandningen av syntetiska drivmedel kommer att öka till följd av reduktionsplikten. Att premiera vissa bilar och straffa ut andra när utvecklingen av biodrivmedel går så snabbt kan snedvrider marknaden. Premiera alla fordon som körs enbart på biodrivmedel (t.ex. även E85 och HVO, idag fordonsgas). Behöver ej vara samma bonus som för gasbilar.

Dessutom bör en ny miljöbilsdefinition för upphandling införas så snart som möjligt. När Bonus-malus infördes 1 juli 2018 upphörde den gällande miljöbilsdefinitionen som betraktades som en rikslikare och användes eller refererades till på olika sätt vid upphandling. En ny teknikneutral miljöbilsdefinition som ej är för snäv måste komma på plats snarast. Annars finns risken att vi, precis som innan "Vägverkets miljöbilsdefinition" trädde ikraft 2006, står med hundratals olika definitioner av vad en miljöbil är.

För att nå våra klimatmål är vi övertygade om att vi måste utforma styrmedel som inte bara premierar inköp utan även användningen av de renaste fordonen.

Vid frågor, kontakta:

Jessica Alenius, Vice VD

tel. 070-235 63 19

Anders Norén, Teknisk chef

tel. 076-145 00 47



