

Finansdepartementet  
Skatte- och tullavdelningen  
103 33 Stockholm

## Yttrande om Finansdepartementets PM "Ett bonus-malus-system för nya lätta fordon" (Fi2017/01469/S2).

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

BIL Sweden och våra medlemsföretag är positiva till ett bonus-malus-system som är uppbyggt kring befintliga styrmedel för att på ett effektivt sätt sänka koldioxidutsläppen och styra mot en fossilfri transportsektor. Systemet måste dessutom vara teknikneutralt, långsiktigt och i harmoni med gällande regelverk i EU.

Koldioxidutsläppen för nya personbilar sänktes med 35 % i Sverige mellan åren 2005 och 2015. Motsvarande siffra i EU var 25 %. Stora delar av förklaringen till den stora sänkningen var effektiva styrmedel som koldioxidbaserad fordonsskatt, miljöbilspremie, fem års fordonskattebefrielse samt supermiljöbilspremien.

Tyvärr ser vi inte att regeringens nya förslag till bonus-malus-system bidrar till att fortsätta på den inslagna vägen mot minskad klimatpåverkan från transportsektorn i samma takt. Istället riskerar förslaget att bli kontraproduktivt och i värsta fall leda till en höjning av koldioxidutsläppen från den svenska fordonsparken.

Vi har flera synpunkter och förslag till förändringar av systemet för att det effektivt ska styra mot en fossilfri transportsektor utan att riskera minskad mobilitet och fördrade vägtransporter.

Våra huvudinvändningar mot det nya förslaget är:

- Utredningens förslag till utformning av malus med förhöjd skatt under de tre första åren får effekten att bilar som är fyra år eller äldre och har höga koldioxidutsläpp blir mer attraktiva. Detta är kontraproduktivt när det gäller minskningen av koldioxidutsläpp från bilar och förnyelsen av fordonsflottan.

- Förslaget bör inte införas innan den nya körcykeln inom EU för mätning av emissioner, bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp (WLTP) är på plats och man vet effekterna av den. Det är viktigt att det svenska bonus-malus-systemet med koldioxidgränser är harmoniserat med det nya EU-regelverket som ger högre koldioxidvärden.
- Malus/skatt och gränsvärden för såväl bonus som malus/skatt är satta utifrån dagens nivåer som baserar sig på dagens körcykel (NEDC). Detta måste justeras för WLTP-värdena.
- Det är inte rimligt att en personbil med plats för t.ex. två personer omfattas av samma malusregler som t.ex. en minibuss med plats för 9 personer eller en lätt lastbil.
- Många energieffektiva fordon samt fordon som kan köras på biodrivmedel (t.ex. HVO och E85), som bidrar till minskade koldioxidutsläpp, premieras inte i det föreslagna bonus-malus-systemet. Istället belastas de i många fall med malus. Att premiera nya fordon med lägre klimatpåverkan oavsett teknik är oerhört viktigt.

Vi saknar en konsekvensanalys, i regeringens PM, av hur det föreslagna bonus-malus-systemet kommer att bidra till det föreslagna målet om 70 % minskning av klimatpåverkan från transportsektorn till 2030.

I regeringens PM saknas dessutom en beskrivning hur det föreslagna bonus-malus-systemet samverkar med övriga föreslagna åtgärder för minskad klimatpåverkan på transportområdet. Vi tänker då närmast på förslagen om ändrad förmånsbeskattning samt införande av reduktionsplikt för minskning av växthusgasutsläpp från bensin och dieselbränsle.

### Bakgrund

BIL Sweden är positiva till ett bonus-malus-system som bidrar till en förnyelse av fordonsflottan och därmed till en minskad klimatpåverkan. Ett stabilt och långsiktigt regelverk är en viktig förutsättning för att nå de föreslagna målen om 70 % minskning av klimatpåverkan från transportsektorn till 2030 jämfört med 2010 samt ett klimatneutralt Sverige 2045 med en fossilfri fordonsflotta.

Ett klokt utformat system kan också bidra till både ökad trafiksäkerhet och lägre emissioner. Det är viktigt att utformningen av bonus-malus-systemet inte äventyrar Sveriges framgångsrika arbete med trafiksäkerheten, den s.k. Nollvisionen. En förnyad fordonsflotta 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: 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 mer i detalj

#### **Utformningen av malusen äventyrar såväl förnyelsen av fordonsparken som minskad klimatpåverkan**

Vi är oroadade över att det nyligen presenterade omarbetade bonus-malus-förslaget inte bidrar till fortsatt sänkning av klimatpåverkan från lätta fordon (totalvikt högst 3,5 ton) på ett effektivt sätt. Bonus-malus-förslaget innebär bl.a. att malusen endast omfattar nya bilar under de tre första åren.

- BIL Sweden stödjer inte begränsningen av malusen till de tre första åren.
- Denna, under tre år, förhöjda fordonsskatt 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.
- Utredningens förslag till utformning av malus kan dessutom få effekten att importen av bilar som är fyra år eller äldre och har höga koldioxidutsläpp ökar dramatiskt.
- Det är viktigt att styrmedlen även gäller begagnade fordon (äldre än tre år) om man ska få bestående effekter på t.ex. andrahandsvärden för bilar med låg klimatpåverkan. 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.
- Utformningen av malusen innebär att i stort sett alla bilar som inte får bonus får malus. Bilar som idag t.ex. är miljöbilar och skulle bidra till sänkt klimatpåverkan belastas istället med malus.
- Att premiera nya fordon med lägre klimatpåverkan oavsett teknik är oerhört viktigt. Vi får dock inte glömma bort att den existerande fordonsparken i Sverige har 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-malus-system) 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. Vi föreslår att malusen, i form av årlig fordonsskatt, även bör omfatta alla äldre bilar i fordonsparken som uppfyller gränsen för malus.

### Fel tidplan för införandet

Regeringen föreslår att det föreslagna bonus-malus-systemet införs fr.o.m. 1 juli 2018.

- För att få ett långsiktigt stabilt regelverk behöver vi ett system i Sverige som harmoniserar med EU.
- EU har beslutat att införa en ny metod för mätning av emissioner, bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp (Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure, WLTP) den 1 september 2018. Syftet med den nya körcykeln är att på ett bättre sätt kunna spegla den verkliga bränsleförbrukningen och koldioxidutsläppen. I EU har Sverige supporterat att övergången från den nuvarande körcykeln (NEDC) till WLTP ska ske den 1 januari 2019. Samtidigt som regeringen vill införa ett svenskt Bonus-malus-system på hemmaplan ett halvt år tidigare.
- Regeringen skriver själva att det inte med säkerhet går att fastställa vilka effekter detta kommer att ha på utsläppsvärdet och sedermera på skatten. Trots det har regeringen räknat med att WLTP i genomsnitt leder till tio procent högre koldioxidvärden per kilometer jämfört med nuvarande system, vilket i sin tur leder till i genomsnitt ytterligare ca tio procent högre årlig fordonsskatt. ACEA (fordonstillverkarnas organisation i Europa) räknar istället med en ökning mellan fem och 30 procent, dvs i värsta fall ökar den årliga fordonsskatten med ytterligare ca 30 procent.
- Regeringen bör därför tänka om och flytta fram införandet till dess att vi vet vilka värden den nya testcykeln ger och vilka konsekvenserna blir. Annars är risken stor att det skapas stor förvirring och osäkerhet innan vi vet vilka effekter WLTP i kombination med ett Bonus-malus-system leder till. Att införa ett nytt system två månader innan EU:s nya regelverk är på plats är obetänksamt. Dessutom bör värden enligt nuvarande körcykel, NEDC, användas för alla fordon innan WLTP är helt infört och man vet effekterna.
- Det är viktigt att det svenska bonus-malus-systemet med koldioxidgränser är harmoniserat med det nya EU-regelverket som ger högre koldioxidvärden. Här bör noteras att det bindande kravet för genomsnittsbilen i EU till 2021 på 95 g/km (147 g/km för lätta lastbilar) kommer att räknas enligt NEDC-värden. NEDC-värden och WLTP-värden kommer alltså att finnas parallellt för alla berörda fordon under en övergångsperiod.

## Nivåerna för bonus-malus-systemet måste anpassas efter WLTP

- Förslaget kommer att innebära höjd fordonsskatt för de allra flesta bilägare. Ett trovärdigt Bonus-malus-system ska bygga på att bonusdelen och malusdelen är lika stora. Till det ska vi lägga de skatteeffekter som den nya testcykeln inom EU medför. Bonus-malus-förslaget kommer därmed att bli kraftigt överfinansierat. Det är därför anmärkningsvärt att den maximala bonusen sänkts till 45 000 kr jämfört med 60 000 kr i det tidigare förslaget.
- Vi får alltså två skattepåslag. Dessutom så bör man också beakta den indexering av drivmedelsskatterna som regeringen redan har infört. Vi är redan på väg mot världens högsta bensin- och dieselskatt i Sverige. En svensk bilist är överbeskattad redan idag och med detta maluspåslag så ökar det totala skattetrycket ytterligare.

## Hänsyn bör tas 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. Regeringen menar att ett system som är viktrelaterat skulle styra mot fordon med högre bränseleffektivt snarare än fordon med lägre bränsleförbrukning.

- 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. Observera att koldioxidkraven ovan refererar till nuvarande NEDC-körcykel. Vid användning av värden enligt WLTP-körcykeln blir motsvarande värde högre (se ovan).

- 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.

## Teknikneutralitet beaktas inte fullt ut

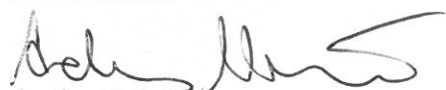
I det föreslagna bonus-malussystemet omfattas gasbilar av bonus vilket BIL Sweden tycker är positivt. Samtidigt premieras inte vissa energieffektiva fordon samt fordon som kan köras på biodrivmedel (t.ex. HVO och E85), som bidrar till minskade koldioxidutsläpp. Dessa belastas istället i många fall av hög malus. Att premiera nya fordon med lägre klimatpåverkan oavsett teknik är oerhört viktigt.

- BIL Sweden föreslår att alla biodrivmedel hanteras på samma sätt samt att energieffektiva fordon som bidrar till minskade koldioxidutsläpp för den svenska fordonsparken ej belastas av malus.

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 19 april 2017

BIL Sweden



Anders Noren

Miljö och teknik