

# CHOCKHÖJD SKATT SKA FÅ BRANSCHEN ATT KÖRA ELDRIVET

Regeringens och samarbetspartiernas bonus malus-system kommer att öka fordonsskatten för lätta lastbilar med 250 till 700 procent den 1 april 2021. Enligt finansdepartementet är syftet med systemet att påverka nybilsinköpen för en övergång till fordon "som inte bidrar till koldioxidutsläpp eller som ger låga koldioxidutsläpp".

AV

ANDERS MYRDAL



FOTO: NISSAN

82

NUMMER 3 2021

BYGGINDUSTRI



**BILAR**



BILAR

**S**yftet med bonus malus, som infördes 2018, är att öka försäljningen av miljöanpassade fordon med låga koldioxidutsläpp genom att premiera dessa

med en bonus.

Personbilar och lätta lastbilar med utsläpp av koldioxid på upp till 70 gram per kilometer premieras med en bonus på maximalt 60 000 kronor. Dessutom får gasbilar en bonus på 10 000 kronor.

Fordon med högre utsläpp av koldioxid än det som anges ovan belastas med högre skatt – malus – de första tre åren efter registrering. Det innebär en förhöjd fordonsskatt för bensin- och dieseldrivna personbilar klass I och II, lätta bussar och lätta lastbilar.

**SKATTEN HÄNGER IHOP** med Sveriges klimatmål. Klimatpåverkan från transportsektorn ska minska med 70 procent till år 2030, och 2045 ska nettoutsläppen av koldioxid i Sverige vara noll.

De bindande koldioxidkraven inom EU innebär att koldioxidutsläppen från nya lätta lastbilar ska minska med 15 procent till år 2025 och med 31 procent till år 2030 jämfört med 2021.

”Regeringen ser det därför som naturligt att alla nyköpta bilar ska omfattas. Systemet avser ge en tydlig signaleffekt och styra mot val av fordonsteknik som inte bidrar till koldioxidutsläpp eller som ger låga koldioxidutsläpp”, skriver finansdepartementet till Byggindustrin.

Finansdepartementet anser också att det är troligt att många investeringar går långsammare under 2021 på grund av pandemin.

”Därför har regeringen föreslagit en skattereduktion för investeringar i inventarier som sker under 2021. Skattereduktionen innebär att företag som förvärvar inventarier får rätt

till en avräkning mot den beräknade skatten. Eftersom förvärv av inventarier kommer att leda till en lägre skattekostnad så skapar åtgärden incitament till att öka investeringarna. Skattereduktionens storlek är 3,9 procent av inventariernas anskaffningsvärde.”

**Varför omfattas HVO100 inte av den lägre skatten som E85 och CNG, trots att HVO100 är en förnybar diesel från biomassa som minskar klimatpåverkan med upp till 90 procent?**

”För att främja höginblandade och rena biodrivmedel såsom HVO100 är dessa befriade från energi- och koldioxidskatt. HVO100 utanför reduktionsplikten har alltså lägre skatt än diesel med ungefär 4,7 kronor per liter om hänsyn inte tas till mervärdesskatten. Regeringen har länge arbetat för den skattebefrielse för rena biodrivmedel som EU-kommissionen just godkänt för 2021. I bonus malus-systemet undantas etanol- och gasbilar från malus trots att de även kan köras på fossila drivmedel. Det rör sig dock om en mycket begränsad grupp bilar som sedan tidigare haft lägre beskattning och det fanns inte tillräckliga skäl att ta bort incitamentet att köpa sådana bilar. Att införa en skattesänkning för alla bilar som kan köras på HVO är dock en annan sak. I princip alla nya dieselfordon är antingen certifierade eller kan enkelt certifieras för HVO100. Att undanta dessa skulle alltså i princip göra att malus enbart omfattar bensinbilar”, skriver finansdepartementet i sitt svar till Byggindustrin.

Finansdepartementet anser också att man måste hålla isär fordonsskattningen och bränslebeskattningen eftersom det är två helt olika beskattningar.

”Den koldioxidbaserade fordonsskatten, inkluderat bonus malus, baseras på uppmätta utsläpp av koldioxid för ett fordon i blandad körning som registreras i vägtrafikregistret, inte på vad fordonet har i tanken.”



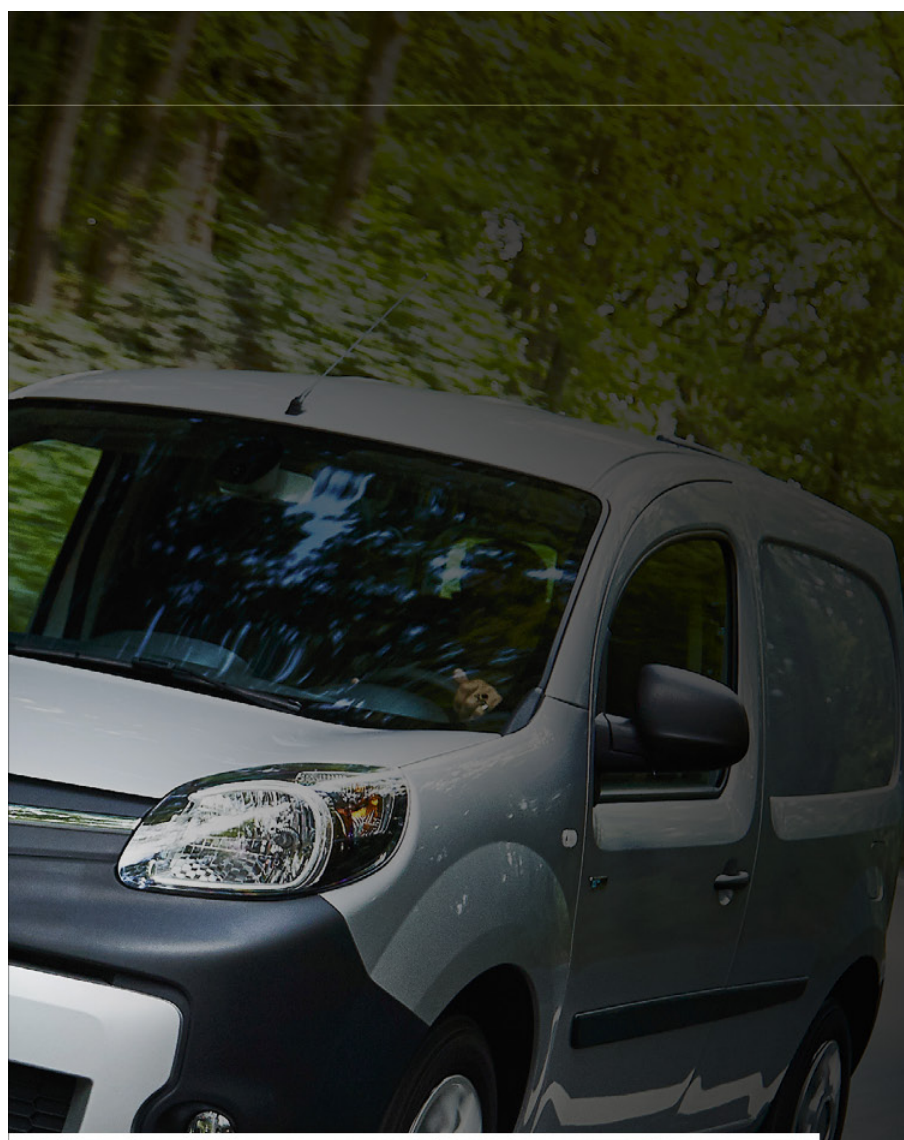
## SÅ MYCKET ÖKAR SKATTEN

### Modell (alla dieslar)

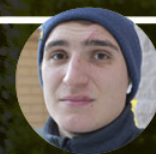
VW Caddy Cargo TDI aut 122 hk  
 VW Crafter 35 2.0 TDI 177 hk  
 MB Vito 114 CDI aut  
 MB Sprinter 316 CDI aut  
 Ford Ranger D.Cab 4WD 3,2 TDCi\*  
 Ford Transit 350 L3 2,0 TD skåp  
 Renault Kangoo 1,5 dCi 80  
 Renault Master skåp dCi 150  
 Citroën Berlingo HDI 100  
 Toyota Hilux 2,4 D-Cab aut  
 Fiat Ducato 140 hk MultiJet2  
 Iveco Daily 116 hk aut  
 Isuzu D-Max DC aut  
 Nissan Navarra Tekna 2,4 DC aut  
 Dacia Dokker Van 1,5 Blue dCi/95  
 Ex. påbyggt chassi med volymskåp

\* Ny modell 2,0 Ecoblue





## KOMMER DIN NÄSTA BIL ATT VARA ELDRIVEN?



STANISLAV FRANSSON,  
TAKLÄGGARE.

– Ja, 100 procent säkert att jag kommer att köpa en eldriven bil. Det är mycket lättare med en elbil. Skatten är till exempel mycket högre för en diesebil än en eldriven bil. Och det går att planera körsträckan, jag kör inte längre än 60 till max 100 kilometer varje dag. De är dyrare i inköp, men man tjänar snabbt igen mycket på att slippa tanka diesel. I dag kör jag en dieseldriven Volkswagen Caddy.



MARCUS LINDSTRÖM,  
IVT VÄRMEPUMPAR.

– Nej, inte om jag kollar på vad elbilarna kostar i dag. Och när batterierna tillverkas släpps det ut mycket koldioxid. Om vi pratar om att få en bättre miljö så vet jag inte om det är bättre med elbilar. Och var ska vi ta all el från i framtiden till alla batterier? I dag kör jag en dieseldriven Mercedes-Sprinter, 2018 års modell.



FRED LARSSON,  
SERVICETEKNIKER.

– Nej, jag kör bara omkring 1 000 mil varje år. Det är alldeles för lite för att det ska löna sig att köpa en elbil. Jag behöver komma upp i 2 500–3 000 mil varje år för att räkna hem en elbil. I dag kör jag en dieseldriven Renault Kangoo, 2011 års modell.

Läs mer: [Bilbranschen rasar](#) ▶

NEDC (g/km)	Skatt (kr/år) 18-06-30	Malus NEDC (kr) 18-07-01	WLTP (g/km)	Malus WLTP (kr) 20-01-01	Malus (kr) 21-04-01	Ökning (%)
121	1 625	4 378	138	6 002	7 812	381
199	5 692	13 303	265	21 258	26 293	362
154	3 345	7 880	185	11 616	14 651	338
202	5 848	13 665	242	18 486	22 946	292
221	6 839	15 955	245	18 847	23 382	242
188	5 118	11 978	219	15 714	19 599	283
119	1 520	4 187	147	7 036	9 121	500
175	4 440	14 991	242	18 486	22 946	407
112	1 155	3 518	149	7 277	9 412	715
186	5 014	11 737	245	18 847	23 382	366
193	5 379	12 580	260	20 655	25 565	375
196	5 535	12 942	267	21 499	26 584	380
205	6 004	14 027	241	18 365	22 800	280
183	4 857	11 375	241	18 365	22 800	369
108	947	3 136	135	5 715	7 375	679
cirka 200	5 744	13 424	cirka 330	29 092	35 752	522

FOTO: YANNICK BROSSARD



BILAR

# BRANSCHKRITIK MOT SKATTEHÖJNINGARNA

Fordonsskatten bonus malus slår hårt mot lätta lastbilar. Under de drygt två och ett halvt år skatten har funnits har den snart ökat med upp till 700 procent. Företrädare för bilbranschen menar att transportnyttan inte har tagits med i resonemanget när skatten har höjts för lätta lastbilar.

**KRITIKEN MOT** fordonsskatten från bilbranschens företrädare innehåller flera punkter. I det tyngsta argumentet ifrågasätts det varför lätta lastbilar har samma utsläppskrav som personbilar.

Pontus Thureson, vd för Svenska LCV-föreningen, som företräder företag som på olika sätt jobbar med påbyggnation på lätta lastbilar, konstaterar att skapa styrmedel genom att använda skattepolitik är ett klassiskt sätt att få till en förändring. Samtidigt som han är kritisk till bonus malus understryker han att det är givet att alla branscher måste vara med i klimatomställningen.

– Men med bonus malus saknar jag något slags eftertanke och analys. Bonus malus inriktar sig främst på personbilar. Lätta lastbilar, som byggbranschen med flera använder, följer med av bara farten. De bilarna har ett helt annat användningsområde än vad personbilar har. Transportnyttan har inte tagits med i resonemanget när skatten har höjts för lätta lastbilar. Regeringen stirrar sig blind på att koldioxidutsläppen ska ner på en viss nivå men struntar i andra effekter som skatten får, tycker Pontus Thureson.

I övriga EU har det tvärt emot den svenska regeringens linje gjorts skillnad på utsläppskraven för personbilar och lätta lastbilar.

Pontus Thureson menar att det i dag inte finns tillräckligt många laddbara bilm modeller i den lätta lastbils klassen som uppfyller kraven för bonus.

– För att vi ska nå klimatmålen är det också av betydelse att laddinfrastrukturen byggs ut snabbare.

Från och med den 1 april i år kommer bonus malus-systemet att justeras ytterligare.

Något som märkts redan före den kommande skattek höjningen är att gamla fordon används under en längre tid, eftersom många väljer att vänta med sina nybilsinköp.

– Konsekvensen av höjningen kommer bli att förnyelsen av fordonsflottan kommer att stanna av

ännu mer. Det kommer leda till att allt fler kör omkring med äldre fordon, vilket är dåligt både för säkerheten och för miljön. Nya bilar har både bättre säkerhet och motorer som släpper ut mindre koldioxid.

**PONTUS THURESON HAR** också svårt att förstå de klimatmässiga skälen till varför bilar som körs med HVO100 måste betala malus (reds anm: HVO100 är en förnybar diesel från biomassa som minskar klimatpåverkan med upp till 90 procent).

– Kanske är det så att politiken är lite väl hårt inriktad på en viss tek-

nik, det vill säga ren eldrift, säger han.

Men det finns ändå faktorer som ger byggbranschen anledning att se positivt på möjligheterna att gå mot en framtid med nollutsläpp. Samtidigt som det i dag endast finns ett tiotal tillgängliga eldrivna modeller bland lätta lastbilar är det mycket som pekar på att byggbranschen kommer att följa utvecklingen på personbilssidan. Där kom genombrottet förra året – andelen laddbara modeller ökade med 116 procent till och med november 2020. Siffrorna betyder att laddbara personbilar nu är mer populära än bensin- och dieseldrivna bilar.

Förutsättningarna räknat i antal nya lätta lastbilar med nollutsläpp ger också en positiv framtidsbild från klimatsynpunkt. De närmaste åren kommer det att lanseras minst 15–20 nya eldrivna lätta lastbilar. **B**

PONTUS THURESON,  
VD FÖR SVENSKA  
LCV-FÖRENINGEN.



## SÅ MÅNGA LÄTTA LASTBILAR ÄR ELDRIVNA

**I dag finns det cirka** 600 000 lätta lastbilar i Sverige. Av dem är cirka 90 procent dieslbilar, 8 procent bensinbilar, 1,5 procent gasbilar och knappt 1 procent elbilar. Det finns betydligt fler laddbara personbilar att välja mellan, både laddhybrider och elbilar.

**Under 2020 minskade** nyregistreringarna av lätta lastbilar med cirka 40 procent. Mellan januari och augusti 2020 minskade registreringen av lätta lastbilar i Sverige mest i hela EU. En viktig förklaring bakom den kraftiga minskningen är rådande pandemi, men även att det svenska bonus malus-systemet slår hårt mot lätta lastbilar.

Fakta: Bil Sweden