



vag@transportstyrelsen.se
Birgitta.Hermansson@transportstyrelsen.se
linda.norberg@transportstyrelsen.se

18 april 2012

Remissvar från Gröna Bilister: Transportstyrelsens föreskrifter om supermiljöbilspremien

Inledning

Som Sveriges enda miljödrivna bilistorganisation bistår vi gärna med förslag till utformningen av styrmedel som påskyndar omställningen till hållbar bilism.

I ett tidigare remissvar föreslog vi en rad förändringar av supermiljöbilspremien jämfört med det ursprungliga förslaget, och gläds åt att premien nu omfattar alla kundgrupper, inte bara privatpersoner. Detta remissvar gäller enbart praktiskt hanterande av premien, varför vi enbart helt kort sammanfattar våra viktigaste kvarstående förslag till framtida förändringar:

- ⤴ Gränsvärdet bör utgå ifrån faktisk klimatpåverkan, inte utsläpp från avgasröret, och biodrivmedels klimatnytta bör räknas in, innebärande att t.ex. bränsleeffektiva gasbilar bör kunna få supermiljöbilspremie
- ⤴ Premien bör också gälla transportfordon
- ⤴ Premien för laddhybrider bör villkoras med att bilen faktiskt laddas
- ⤴ Premien bör ingå i ett bonus-malus-liknande beskattningssystem
- ⤴ Premien bör kompletteras med satsningar på snabbbladdningsstationer

Sammanfattning av förslaget

Transportstyrelsen har fått i uppdrag att administrera utbetalning av supermiljöbilspremien, som enligt förordningen (2011:1590) om supermiljöbilspremie gäller från 1 januari 2012 till och med den 31 december 2014. 200 miljoner kronor är anslagna för detta ändamål.

Premien ska för juridiska personer motsvara högst 35 procent av prisskillnaden mellan supermiljöbilen och närmast jämförbara bil, dock högst 40 000 kronor. För fysiska personer är premiebeloppet 40 000 kr. För att bestämma närmast jämförbara bil behöver kriterier för detta fastställas i en föreskrift.

För att få en mer likformig och rättssäker hantering vid fastställande av närmast jämförbara bil

anses föreskrift vara ett bättre alternativ för kriterierna och närmast jämförbara bilar beslutas i särskilda beslut. Genom detta blir processen för fastställande av premiebelopp mer förutsägbar. Skatteverket tar fram närmast jämförbara bil som grund för beräkning av förmånsvärde för miljöbilar. De jämförbara bilarna fastställs i Skatteverkets allmänna råd om värdering av bilförmån, medan bilens nypris enligt inkomstskattelagen definieras som det pris som bilen hade när den introducerades på den svenska marknaden.

Närmast jämförbara bil är en personbil med konventionell drift av samma fabrikat och modell samt med samma utrustningsnivå som supermiljöbilen. Närmast jämförbara bil för elhybrid ska dessutom ha samma bränsle som denna. Om sådan jämförbar bil enligt första stycket saknas får närmast jämförbara bilen fastställas till personbil med samma eller likvärdiga egenskaper och med samma eller likvärdig utrustningsnivå som supermiljöbilen. Med egenskaper menas här fabrikat, modell, karosseri, antal sittplatser, antal drivande axlar samt dimensioner såsom längd, bredd och axelavstånd, samt för elhybrider även bränsle.

Synpunkter

Gröna Bilister menar övergripande att det är under all kritik att en förmån införs den 1 januari 2012 och att remisstiden för detaljregleringen går ut i slutet på april samma år, innebärande att marknaden först får kunskap om den faktiska, exakta utformningen nästan ett halvår efter att premien införts. Dessvärre är det inte ett enskilt olycksfall i arbetet utan följer en ledsam tradition från miljöbilspremier. Detta har ännu en gång inneburit ett klart om än tillfälligt avbräck för elbilsomställningen.

Som inledning anger Transportstyrelsen att ”Maximalt 5000 premier kommer att betalas ut under denna treårsperiod.” Vi bedömer att budgetanslaget på 200 milj kr är den övre gränsen för antalet utdelade premier, och eftersom premien i vissa fall kommer att vara lägre än 40 000 kr, så bör antalet premier kunna bli något högre än 5000.

Vi saknar också konkret information om när premien betalas ut och hur detta ska ske. Det är angeläget att tidsrymden här minimeras och att utbetalningen i praktiken kan ske som en rabatt vid inköpet.

Definitionen ”Närmast jämförbara bil” bör justeras så att den inte avgörs av fabrikat utan av bilens faktiska egenskaper. Dagens situation innebär t.ex. att elbilen Citroën C-Zero, Mitsubishi i-MiEV och Peugeot iON – som är i princip samma bil – får olika jämförelsevärden eftersom de tre märkena har helt olika bensindrivna småbilar. Definitionen blir än svårare när det kommer elbilar eller laddhybrider från bilmärken som helt saknar konventionella bilar i samma storleksklass. Vi menar därför att ”av samma fabrikat” bör utgå.

Vissa elbilar säljs exklusive batterier (som då leasas), vilket kan få ner riktpriiset på elbilen till en nivå som ger en låg merkostnad jämfört med den konventionella bilen. Sådana system att göra elbilen mer attraktiv bör inte missgynnas, och batterikostnaden bör därför räknas in i elbilens merkostnad även om den ligger utanför nybilspriset.

Vi önskar också ökad tydlighet i vem premien tillfaller, t.ex. när bilen har en ägare och en annan brukare (som i leasing), eller när bilhandlaren äger och ställer på en bil som sedan säljs vidare. Enligt lagen om supermiljöbilspremie ska premien betalas ut till den som ”har förvärvat

en ny supermiljöbil som tidigare inte har varit påställd” och ”som ställer på bilen” enligt förordningen om vägtrafikregister. Detta kan dock vara två olika aktörer, varför förhållandena bör klargöras.

Avslutande kommentar

Gröna Bilister tackar för möjligheten att få ge synpunkter på denna skrivelse och står till berörda parter fulla disposition för utveckling och fördjupning av ovanstående förslag.

För Gröna Bilister

Mattias Goldmann