

INNEHÅLL

- 3 Miljöbilsregler
- 4 Billigare tjänstebil 2012
- 5 Billigt att köpa bil i Sverige
- 6 VW står sig bäst i bilhallen
- 7 Ynnor 90
- 8 Tjänstebilsfakta korar bästa miljöbil
- 9 Milersättningar vs Drivmedelspriser
- 10 Rättsfall
- 11 Biltest - Mitsubishi i-MiEV
- 12 Normalt och onormalt slitage

Pressläggning 2 december

TJÄNSTEBILSFAKTA

ISSN 1401-694 X

© Ynnor AB
Räbygatan 2
223 61 Lund
Telefon 040-35 48 78
Fax 040-611 02 10
www.ynnor.se

UTGIVARE

Ronny Svensson
ronny@ynnor.se

CHEFREDAKTÖR

Mikael Lindström
mikael.lindstrom@ynnor.se

REDIGERARE

Lotta Fransen
lotta@ynnor.se

MEDARBETARE

Bo Fridh
bo@ynnor.se

TRYCKERI

Holmbergs i Malmö AB

PRENUMERATION

order@ynnor.se
Telefon 040-35 48 78
Fax 040-611 02 10
Utkommer 4 ggr/år.
2 500,-/år exkl. moms.

www.tjanstebilsfakta.se

Ingår i helårsprenumerationen.
Maila in din registrering till
order@ynnor.se

Enligt lagen om upphovsrätt är eftertryck eller annat mångfaldigande förbjudet utan medgivande från Ynnor AB. Citera gärna ur Tjänstebilsfakta, men ange källan.

Så kan de nya miljöbilsreglerna slå mot marknaden

Om ett dygt år införs en ny fordonsbeskattning med nya miljöbilsregler som knyter CO₂-utsläpp till bilens vikt. Reglerna är inte klara, men regeringens ambition är att lägga ribban vid 15 procent av dagens bilar. Då klarar Porsche Cayenne Hybrid gränsen, men inte Citroën C1, visar Tjänstebilsfaktas räknexempel.

Det nya förslaget bereds just nu i regeringkansliet av en arbetsgrupp bestående av tjänstemän från Miljö-, Finans- och Näringsdepartementen. Grunden, som lades fast i regeringens värbudget 2011, är EU:s direktiv (443/2009). Där finns krav på bil tillverkarna om att nya bilar i genomsnitt inte får släppa ut mer än 130 g CO₂/km efter 2015 (med infasning från 2012) och max 95 gram 2020.

Enligt direktivet ska vikt-vägas mot utsläpp. Så småningom kan även bilens "avtryck (spårvidden gånger hjulbasen)" eller andra kriterier tas med i beräkningen.

Tjänstebilsfakta har tagit del av en presentation från regeringkansliet där färdriktningen för arbetet med den nya fordonsbeskattningen presenteras.

Sveriges bilägare kan med den modellen vänta sig en dramatisk skärpning. Utgångspunkten är att endast omkring 15 procent av alla nya bilar klarar reglerna när de införs. I dag är 40 procent av alla bilar som säljs miljöbilar.

Reglerna blir sedan successivt strängare; antingen varje år eller med några års intervall. Tillverkarnas arbete med att sänka utsläppen går mycket snabbt och snittutsläppen sänks med flera procent varje år.

Regeringskansliet jobbar in i det sista med detaljerna i förslaget.

Det finns starka pedagogiska skäl att inte ha en flytande gräns där varje bils vikt och utsläpp ska mätas i en formel. Det är då mer troligt att regeringen föreslår en form av trappstegsmodell där bilar placeras inom vissa vikt/CO₂-intervall, som kompletteras med en skarp gräns i form av EU:s snitt, fast med

en svensk skärpning.

Oavsett vilken lösning regeringen väljer, är det förstås minst lika intressant för marknaden att snarast få reda på vad som sedan händer med bilarna. Vilka

skattelättnader ska utgå? Skattebefrielse i fem år som i dag? Ytterligare premier under vissa gränser och straffskatt över andra?

Tjänstebilsfakta har med hjälp av Autonetts bildatabas utgått från EU:s vikt-utsläppsrelation som används i bilpolicyn hos regeringens egen expertmyndighet, Trafikverket, och skärpt kraven med ytterligare fem procent för att få regeringens ambition på 15 procent av marknaden.

Konsekvensen i vårt räknexempel (observera) skulle bli följande:

Det innebär att en bil som Porsche Cayenne i hybridversion med sina 2 315 kilo hamnar under gränsen trots (eller tack vare?)

Max CO ₂	Vikt, kg	Bensin/diesel	Alt bränsle
	1 000	100	153
	1 300	113	167
	1 600	127	180
	1 900	141	194
	2 200	154	208
	2 500	168	221

ett CO₂-utsläpp på 193 g/km, medan en 900 kilo lätt Citroën C1 med utsläpp på 103 gram inte gör det.

Volvos efterkonverterade gasversion av V70 II skulle inte klara gränsen alls, eftersom motorn är för störstig.

De nya miljöbilsreglerna kommer sannolikt inte heller den här gången att knytas till några säkerhetskrav.

FAKTA: Trafikverkets beräkningsmodeller Bensin- och dieseldrivna bilar

CO₂ = 0,95 * 130 + 0,0457(m0 - 1372)

m0 är bilens tjänstevikt i kg

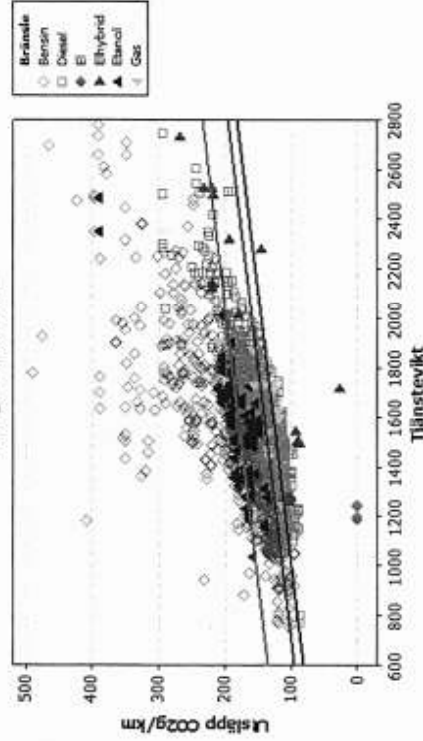
Biodrivmedelsdrivna (etanol och gas) bilar

CO₂ = 1,31 * 130 + 0,0457(m0 - 1372)

matväxlade bilar räknas som manuella)

EI: max 37 kWh/100 km.

Energieffektivitet



Så ser oppositionens miljöbilsregler ut

Det finns nu starkt stöd i Riksdagen för ny fordonbeskattningsmodell enligt fransk modell, med straffskatt på bilar med högre utsläpp, som finansierar premier till bilar med lägre. Det står klart sedan oppositionspartierna har presenterat sina skuggbudgetar, visar Tjänstebilsfaktas genomgång.

En så kallad skuggbudget är ett partiförslag för statens budget. Den har i praktiken mycket liten betydelse, eftersom inget enskilt parti har egen majoritet i Riksdagen. Men oppositionens egna budgetförslag ger intressanta signaler om områden där det råder samsyn. Ett sådant exempel är fordonbeskattningen, som är under omgörning på Centerledda miljödepartementet, nu med Lena Ek som miljöminister i stället för hårt kritiserade Andreas Carlgren.

«Både Miljöpartiet och Socialdemokraterna säger regeringens "supermiljöbilspremie" och vill göra om hela fordonbeskattningen».

Socialdemokraterna

Sveriges största oppositionsparti vill införa ett system med stegvisa miljöbilsbonusar där de bilar med lägre utsläpp får en premie, plus en registreringskatt för bilar med koldioxidutsläpp över en viss nivå. Man föreslår ett system där accisen ska kunna vara i steg om 5 000 kronor och max vara 15 000 kronor.

CO ₂ (g/km)	Bonus eller accis
<50	-40 000
51-70	-20 000
71-90	-15 000
91-100	-10 000
101-120	-5 000
121-160	Neutral zon
161-190	+5 000
191-240	+10 000
>241	+15 000

Miljöpartiet

Miljöpartiet, som börjat samarbeta med regeringen i bland annat flyktfrågor, vill gradera samliga bilar som säljs i Sverige enligt en skala beroende på energitäthet och bränsle, liknande det EU-system som finns för t.ex. kylskåp och tvättmaskiner.

På de klimatvärsta bilarna läggs en avgift som sedan minskar med minskad klimatpåverkan. På samma sätt får de allra koldioxidnålaste bilarna en hög bonus, de något mindre småna bilarna får en mindre bonus.

Varje år förskjuts skalan så att kraven skärps för att få en kontinuerlig teknikutveckling. «En komponent som styr mot förnybara bränslen kan också behövas. MP kallar detta system "snäbilstappen"».

Partiet vill också avskaffa den nuvarande förmånsbeskattningen och anpassa den till "snäbilstappen" med tillägg av en komponent som styr mot förnybara bränslen, likt dagens nedsättning för gas- och elbilar.

Utsläppsklass Bonus el avgift

A – Snål bil	Stor bonus
B – Ganska snål	Liten bonus
C – Medlumsnål	Varken eller
D – Rätt bränsletörstig	Liten avgift
E – Bränsletörstig	Stor avgift

Vänsterpartiet

Vänsterpartiets förslag begränsar sig till stöd till utbyggd biogasproduktion och distribution samt utbyggnad av laddstationer för elbilar. Partiet vill också höja bensin- och dieselskatterna varje år fram till 2014, 20 öre/liter för bensin och 14 öre/liter diesel per år, med kompensation för 35 glesbygdskommuner. Precis som MP vill man ge bidrag till efterkonvertering av äldre fordon för mer "hållbara bränslen".

Sverigedemokraterna

Riksdagens nyaste parti har inga konkreta förslag för varken fordons- eller förmånsbeskattnings.

"Supermiljöbilspremiem" försenad

Den så kallade supermiljöbilspremiem på 40 000 kronor som skulle träda ikraft den 1 januari 2012 blir försenad. Kriterierna för vilka bilar som ska omfattas är inte klara.

"Supermiljöbilspremiem" har fått en budget på 200 miljoner kronor och ska gälla i tre år. Premiem, som både privatpersoner och juridiska personer kan få del av, är på som mest 40 000 kronor per bil.

Enligt tidigare förslag ska premiem gälla bilarna med absolut lägst miljöpåverkan och en utsläppsgräns på 50 gram koldioxid per kilometer. Det skulle innebära att premiem bara omfattar laddbara elhybrider och renodlade elbilar.

Miljödepartementets tjänstemän arbetar just nu med detaljerna i förslaget, men det har dragit ut på tiden. Mitt i processen bytte Centerpartiet partiledare och regeringen ombildades. Nu har Carlgren ersatts av Lena Ek (C) och hela den politiska staben är utbytt.

– Vi tror inte att det kan träda i kraft till årsskiftet, däremot senare under våren, men det hindrar inte att det får en tillämpning i efterhand från den 1 januari 2012, säger Eva Åkerlund på Miljödepartementets rättsenhet, till Tjänstebilsfakta.

– Vilka gränser som ska gälla eller vilken teknik som ska omfattas och hur politikerna slutligen vill ha det, är inte helt klart ännu.

Troligen inga dubbla premier för elbilar och laddhybrider

Det blir troligen inga dubbla statliga premier för elbilar och laddhybrider, kan Tjänstebilsfakta avslöja. En köpare i elbilsupphandlingen kan alltså inte både få Energimyndighetens bidrag på 50 000 kronor (till de 1 000 första bilarna) och "supermiljöbilspremiem" på 40 000 kronor.

Ett antal bilar valdes ut i den så kallade Elbilsupphandlingen, där nästan 300 organisationer (företag och offentlig sektor) deltog. De har hittills anmält intresse att köpa 1 250 elbilar de närmaste fyra åren.

Statliga Energimyndigheten har utlovat 50 000 kronor i stöd till de 1 000 först tecknade köpeavtalen.

Det har därför spekulerats om dessa aktörer skulle kunna få både Energimyndighetens stöd och "supermiljöbilspremiem" på ytterligare 40 000 kronor.

Men det vill regeringen sätta stopp för. I ett internt dokument från regeringskansliet som Tjänstebilsfakta har tagit del av, står tydligt att supermiljöbilspremiem ej kan "kombineras med andra offentliga stöd".

Regeringens utredare vill inte kommentera uppgiften eftersom "beredning pågår" och regeringen fattar beslutet först i december, men bekräftar för Tjänstebilsfakta att detta har varit regeringens tydliga ambition.

– Det vore förstås det enda rimliga om stöden inte gick att kombinera. Annars kommer kommunerna och landstingen i elbilsupphandlingen att åta upp hela budgeten på 200 miljoner kronor för den redan magra supermiljöbilspremiem, säger Ronny Svensson, vd på tjänstebilskonulten Ynnor.

– Men för att få mer hållbar ekonomi i dessa elbilsköp hade man nog behövt de dubbla premierna, menar Ronny Svensson.

Ynnor vill passa på att önska alla en god jul & gott nytt år