



Finansdepartementet Fi2023/02433

Remissvar av promemorian Sänkt skatt på bensin och diesel Fi2023/02433

Biluthyrarna Sverige är en förening för alla företag som arbetar med biluthyrning, bildelning och annan delad mobilitet. Vi organiserar idag över 90 procent av de företag som verkar inom begreppet korttidsuthyrning av fordon. Dessa företag har tillsammans ca 44 000 allmänt tillgängliga fordon för bildelning i Sverige som tillhandahålls via 470 uthyrningsställen i 150 kommuner. Företagen erbjuder allt från bildelning på timbasis med digital nyckel till längre hyror. Biluthyrarna Sverige avstyrker förslagen om sänkt skatt på bensin och diesel eftersom det försvårar möjligheterna för Sverige att nå sina klimatmål och försvårar för den gröna omställningen.

Synpunkter

Regeringen föreslår i PM "Sänkt skatt på bensin och diesel" Fi2023/02433, publicerad den 7 september, att skatten ska sänkas på bensin och diesel. Det är en kortsiktig åtgärd som ger en lättnad för hushåll och företag. Samtidigt fördröjs omställningen och utfallet i kalkyler – för både hushåll och företag – förskjuts till förmån för fossilalternativ. På lite längre sikt är det inte bara klimatmässigt smart och nödvändigt, utan också ekonomiskt fördelaktigt för hushåll och företag att ställa om till fossilfritt.

Vi tror på, och vill verka för, en rask omställning till en fossilfri vagnpark. Omställningen går särskilt långsamt i lands- och glesbygd. Det gäller både omställningen till elektrifierade fordon, och omställningen från eget fordonsinnehav till att dela fordon med andra.

I Sverige finns ca 50 000 hyrbilsregistrerade bilar, ett par tusen av dessa är så kallade delningsbilar eller tillhör bilpooler, som idag endast finns i Stockholm och Göteborg.

För att påskynda omställningen utanför storstadsregionerna, i områden där tjänstebilarna är få och köpkraften svagare, föreslår vi en riktad klimatpremie för hyrbilar. En sådan skulle få flera positiva effekter: bidra till minskning av växthusgaser, påskynda omställningen från eget bilinnehav samt ge fler tillgång till hållbar mobilitet, även utanför städerna. Den skulle också, från samhällsperspektivet, skapa en stor klimatnytta för en rimlig kostnad, både direkt genom lägre utsläpp, och indirekt genom att sänka tröskeln för att byta till elbil, ge fler möjlighet att prova bildelning samt förbättra utbudet av lätt begagnade elbilar.

En klimatpremie på hyrbilsregistrerade elbilar bör kopplas till en innehavstid på minst nio månader. Detta för att säkerställa att subventionen inte resulterar i att bilar försvinner från hyrbilsåtagandet så snart klimatpremien betalats ut.

Ett förslag är att detta i ett första skede erbjuds under hela 2024. Därefter får dels utfallet, dels prisutvecklingen på elbilar, dels takten gällande omställningen i övrigt avgöra vilka åtgärder som krävs. Regeringen bör vid varje tidpunkt säkerställa att åtgärder som med stort utfall i förhållande till kostnaden tillämpas, och så är fallet här enligt vår bedömning.

Produktionen av en ny personbil innebär stora utsläpp, motsvarande 5,6 ton koldioxid för en fossilbil och 8,8 ton för en elbil. Vid användningen är utsläppen mycket lägre för elbilar, exakt nivå beror på energimixen. Här finns det som bekant en mängd olika beräkningar som gjorts, från olika forskningsinstitut, men även tillverkare själva. Även om utfallen är olika står en sak klar: en elbil som används lite ger en marginell, om ens någon, miljöförbättring jämfört med en fossil. En elbil som används mycket ger en stor miljöförbättring jämfört med en fossil. En bil bör inte användas mycket av en och samma person.

Bil användare bör välja andra, mer miljöriktiga, färdmedel när det är möjligt, såsom cykel eller rälsbunden trafik. I de fall bilen är bästa lösning bör den delas, om det är möjligt. Så få bilar som möjligt bör produceras. De som produceras bör, så långt det är möjligt, användas så att de kan ersätta flera privata personbilar. När produktionen är avslutad kommer varje km som tillryggaläggs i ett elfordon att skapa en betydligt mindre negativ miljöpåverkan än en fossilbil.

I många delar av Sverige – utanför städerna – ses det som en självklarhet att ha egen bil, med vilken nästan alla rapporter företas. Region Gotland har nyligen

kartlagt mobilitetsanvändningen på landsbygden och visar hur den skiljer sig från i städerna. Få delar – få kör elektrifierat.

Lösningen här är en klimatpremie som riktas till hyrbilar/delade bilar, tekniskt bör den gälla till hyrbilsregistrerade bilar. Det innebär också att mindre nogräknade aktörer som underlåter att hyrbilsregistrera delade bilar inte kommer kunna komma i åtnjutande av den.

En hyrbil används i genomsnitt 3 600 mil per år – en personbil rullar i genomsnitt drygt 1 100 mil. Här finns alltså stor potential i att använda elbilar som hyrbilar.

Till skillnad från många andra mobilitetsinitiativ och nya aktörer inom mikromobilitet och mikrotransporter – här märks allt från elsparkcyklar till appstyrd taxi som Uber och Lyft och drönare, som snart får tillstånd att verka i större skala – är hyrbilar tillgängliga för alla med körkort, oavsett inkomst och boendeort, från Ystad i Söder till Kiruna i Norr, dygnet runt.

Elektrifieringen behöver påskyndas och få folklig förankring, även i områden där det finns ett visst motstånd. Genom att ge bilanvändare – primärt konsumenter, men även företag – möjlighet att prova elbil kommer fler upptäcka dess fördelar.

Orderingången på elbilar har varit mycket svag sedan miljöbonusen avskaffades den 8 november 2022. För hyrbilsföretag har den i stort sett helt avstannat. Genom en klimatpremie skapas en ökning av orderingången, samtidigt som kostnaderna för regeringen är rimliga. En kostnadsnyttoanalys skulle kunna genomföras och skapa ett rikare underlag för bedömningen.

Klimatpremien säkerställer också att marknaden förses med lätt begagnade elbilar till rimliga priser. Problemet idag är att elbilar är dyra, få konsumenter kan finansiera och räkna hem det. Hyrbilsföretagen har genom välutvecklade inköpsfunktioner och stora volymer möjlighet att köpa elbilar med rabatt, men i dagsläget är det omöjligt att räkna hem det. Samtidigt är kunderna ovana vid elbil och inte beredda att betala ett högre pris. Genom en riktad premie får många möjlighet att prova.

Hyrbilarna står för mellan 10 och 15 procent av nyregistreringarna. Även om hyrbilsföretagen har en uttalad strategi att bidra till omställningen är det omöjligt att räkna ihop kalkylen sedan klimatbonusen försvann i november

2022. Orderingången är nära noll – det som levererats i år har beställts när klimatbonusen fanns.

Data från medlemsföretagen visar entydigt att konsumenter och företag inte är villiga att betala en högre hyreskostnad för att hyra en elbil. Det finns dessutom en osäkerhet kring hur det fungerar att använda en elbil, det gäller både körning och laddning.

Flera goda effekter uppnås genom ett omställningsstöd i form av en klimatpremie för hyrbilar på 50 000 kr per bil, förslag max 15% av bilens nypris då premien blir oproportionerligt stor för de få billigare elbilar som finns på marknaden. Det skulle skapa starka incitament för biluthyrare att erbjuda elbilar i hela landet och därmed öka andelen elektrifierade fordon, sänka tröskeln till att köra elbil, öka utbudet av lätt begagnade elbilar (ca ett år efter att premien införs) samt minska klyftorna i elektrifiering.

En klimatpremie skulle bidra till minskade koldioxidutsläpp på tre sätt:

1. Fordon med låga utsläpp kommer snabbare ut på marknaden.
2. Lägre priser för att dela/hyra bil, vilket kommer konsumenter tillgodo och underlättar omställning till att dela/hyra istället för att ha egen bil.
3. Ett rikare urval och mer konkurrens för konsumenter genom att fler fordon med olika körsträckor och priser kommer ut på andrahandsmarknaden.

Våra medlemsföretag spelar en central roll i omställningen mot en mer miljöriktig fordonspark genom att registrera nya personbilar som efter åtta till tio månader tillgängliggörs på begagnatmarknaden. Det ger konsumenter ett större urval och lägre priser. Hittills har huvuddelen av de lätt begagnade personbilar (6-18 månader från första registrering) med låga utsläpp som säljs på marknaden varit före detta delningsbilar/hyrbilar – det handlar om ca 30 000 personbilar per år som nått marknaden på detta sätt, och gjort det möjligt för konsumenter som saknar möjligheter att köpa en ny bil med låga utsläpp att köpa en. Sedan klimatbonusens avskaffande är orderingången på elbilar nära noll för hyrbilsföretagen, vilket inom ett år kommer att innebära ett kraftigt minskat utbud av begagnade elbilar.

En ny elbil är väsentligt dyrare i inköp och innebär en större kapitalkostnad jämfört med en fossilbil. För att kalkylen ska gå ihop så att bildelnings-/hyrbilsföretagen kan erbjuda konsumenter och andra som hyr och delar bil fordon med låga utsläpp till rimliga villkor är en klimatpremie nödvändig.

Normal innehavstid är tolv månader. Det innebär att kalkylen för en elbil blir 4 167 kronor bättre per månad med en klimatpremie på 50 000 kr.

I dagsläget ser det ut så här – Volvo XC40 är Sveriges näst mest sålda bil och finns med både el- och bensinmotor, vilket gör en jämförelse möjlig:

Volvo XC40 B4 Plus (bensin) kostar 461 000 kr (det finns en enklare Core för 439 900 kr men den har sämre utrustningsnivå och säljs i små volymer).

Volvo XC40 Recharge Plus Single Motor (el) kostar 608 000 kr.

Biluthyrningsföretagen erhåller ca 18 % rabatt.

Bensin 461 000 - 18% = 378 020

El 608 000 – 18% = 498 560

Kapitalkostnad 6,5%

12 månader och 4 000 mils körning innebär typiskt sett en nedskrivning på 22%, tack vare de stora rabatterna som erhålls på nya bilar. Det resulterar i $(1 \cdot ,82 \cdot ,22) = 64\%$ restvärde jämfört med listpriset.

Bensin: Värdeinsänkning 83 164 + kapitalkostnad $(378 000 \cdot ,065) 24 570 = 107 734$

El: Värdeinsänkning 109 683 + kapitalkostnad $(498 560 \cdot ,065) 32 406 = 142 089$

Det är 34 355 kr dyrare för hyrbilsföretaget att ha en XC40 el än en XC40 bensin med en innehavstid på ett år. Kunderna är inte beredda att betala en högre hyreskostnad, dessutom är osäkerheten kring andrahandsvärden för elbilar större. Idag är en XC40 bensin lättsåld som begagnad, en XC40 el relativt svårsåld.

Men en klimatpremie på 50 000 kr skulle hyrbilsföretagen kunna erbjuda goda villkor och ha incitament att bidra till en snabbare omställning och lägre utsläpp i hela landet.

Detta kostar staten 50 000 kr per bil, hälften av den summan ($120\,540 \cdot 0,2 = 24\,108$) kommer staten tillgodo i form av en högre momsintäkt. Kvarstår 26 000 kr per fordon.

Prognosen för antalet nyregistreringar av personbilar för 2023 är 265 000, försäljningen är lägre än förväntat och en rimlig prognos för 2024 (prognos från Mobility Sweden föreligger ännu inte) innebär en totalmarknad på 220 000 bilar, varav hyrbilar står för 33 000 (15%). Med en klimatpremie bör en tredjedel, 11 000, av dessa vara rena elbilar – utan klimatpremien handlar det snarare om ett mycket litet antal bilar, ca 1 000. Att finansiera 11 000 bilar (även de ca 1 000 som säljs utan klimatpremie behöver finansieras) med 26 000 kr (nettoeffekt efter moms) kostar staten 286 miljoner kronor.

Detta kan ställas i relation till att regeringen satsar 992 miljoner kronor 2024 på marknadsintroduktionsstödet till eldrivna och andra typer av miljövänliga tunga fordon och arbetsmaskiner samt 450 miljoner kronor under 2024 på ett nytt tillfälligt marknadsintroduktionsstöd för lätta ellastbilar.

Stockholm 2023-09-27

Anders Trollsås

vd/generalsekreterare

Biluthyrarna Sverige