

Batteritillverkning ger halverade koldioxidutsläpp

En uppdatering av den omtalade IVL-rapporten från 2017 visar att koldioxidutsläpp från tillverkning av batterier bara är hälften så stora som angavs för två år sedan.

- Att utsläppen är lägre nu beror framförallt på att batterifabrikerna har blivit större och kör full produktion, vilket gör att de blir mer effektiva per producerad enhet, säger Erik Emilsson, forskare på IVL Svenska Miljöinstitutet.

Enligt de nya beräkningarna släpper tillverkningen av litiumjonbatterier i snitt ut mellan 61-106 kilo koldioxidkvaliteter per producerad kilowattimme batterikapacitet och ett högre värde, 146 kilo, om data som är mindre transparenta tas med i beräkningarna.

- Vi har räknat med möjligheterna att använda el som är i det närmaste fossilfri i flera av produktionsstegen, säger Erik Emilsson, forskare på IVL Svenska Miljöinstitutet.

I rapporten från 2017 låg genomsnittet på 150-200 kilo koldioxidkvaliteter per kWh batterikapacitet.

Att använda grön el är fortfarande ovanligt i dagens batteritillverkning men håller på att utvecklas i takt med att kraven ökar. För att komma ner under 60 kilo behövs också lägre utsläpp från bryningen och uppbyggnaden av grundråvarorna och mer andel återvunna material.

Rapporten, som bygger på livscykelanalyser, har IVL gjort på uppdrag av Energimyndigheten.

Hinder på vägen mot elektrifiering



Vi är inne i en omställning av fordonsindustrin och bilanvändandet som vi än så länge bara har sett början på. Drivkraften heter elektrifiering.

Vi vet ännu inte vart den kommer att leda oss, men jag vågar säga att det inte bara kommer bli nerförbacke, medvind och solen i ryggen, om man säger så.

Vägen mot elektrifiering kantas av många hinder och utmaningar. På alla plan. Alltifrån den tekniska utvecklingen till att vi som användare kommer tvingas börja tänka på bilen som funktion på ett annat sätt än idag.

Laddinfrastrukturen

Många av de laddare som satts upp de senaste åren kommer vara utdaterade om bara några år. Kanske är de inte helt värdelösa, men uppdateringar behöver göras. Med allt fler elbilar med allt större batterier ökar kravet på snabb laddhastighet. Då kommer dagens normalladdare som ger max 7,2 kW, om ens det!, vid enfaskoppling inte att räkna långt, annat än på parkeringen på jobbet eller där hemma. I takt med att en utbyggnad av 5G-nätet gör Internet of Things, IoT, till en realitet, så kan också många laddare behöva uppdateras med egen datauppkoppling.

Så både kablaget och själva laddaren kan behöva bytas ut, eller så lämnas de till sitt öde medan elbilisterna söker snabbare laddning med datastöd någon annanstans.

Förutom låga förmånsvärden, inga koldioxidutsläpp och ren luft, är låga rörliga kostnader ett av de viktigaste argumenten för att välja laddbil. Det är billigt att köra på el, helt enkelt. I alla fall om man laddar till priset av vad elen kostar. Men det finns också laddställen där priset är ett helt annat. Exempelvis vid parkering eller snabb-laddning. Då kan det i värsta fall

kosta både 10 och 15 kr per mil.

Jag förstår att man måste tjäna pengar och att det är förenat med stora investeringskostnader för att kunna erbjuda snabb-laddning. Samtidigt får kostnaderna inte bli så höga att det avskräcker från att såväl ladda på dessa ställen som att alls skaffa elbil.

Politiska styrmedel

Osäkerheten kring de politiska styrmedlen fortsätter. Redan innan implementeringen av bonus malus-systemet blivit helt färdig, med den beskattning baserad på full WLTP som införs till årsskiftet, så vet vi att våra kära politiker kommer börja skriva på det nästa år. Det är en del av januariöversenskommelsen mellan å ena sidan S- och MP-regeringen å andra sidan C och L. Dessutom finns en del rena buggar, som måste rättas till.

Det betyder att bilbranschen kommer fortsätta försöka påverka politikerna att mildra maluseffekterna. Så de kan fortsätta sälja fossilbilar med höga försäljningsmarginaler i väntan på att produktionskapaciteten i laddbils- och batterifabrikerna hinner ifatt efterfrågan.

Vad våra politiker också måste göra är att skapa incitament även för begagnatköpare att välja elbil. I och för sig är priserna för laddbilar på andrahandsmarknaden ännu rekordhöga, men det drivs av låg svensk krona i kombination med hög efterfrågan på den norska och flera andra marknader.

Nu gäller det att få bilarna att stanna i Sverige. Styrmedlen finns och är testade i exempelvis Norge: differentierad trängselskatt, fri parkering, köra i bussfilen. Införandet av en eller ett par av dessa åtgärder skulle öka intresset för begagnade laddbilar. I alla fall i Stockholm.

Administration

Anställdas förmån av laddning ska redovisas av arbetsgivaren och beskattas ner till sista kronan.

Dessutom betalar ofta föraren också för laddningen, exempelvis den som sker hemmavid. Ofta handlar det om belopp på max ett par eller några hundra kronor i månaden per förare. Helt enkelt eftersom elen fortfarande är relativt billig.

Skatteverket är medvetet om de att de administrativa kostnaderna är minst lika höga som värdet av själva laddförmånen. Här skulle jag vilja se att experterna på Skatteverket sätter ner foten och öppnar upp för en administrativt praktisk lösning.

Antingen kan man göra så som tidigare föreslagits, att man låter udda vara jämt. Den anställdes laddkostnader kvittas mot arbetsgivarens laddkostnader, ingen förmån uppstår. Eller beslutar Skatteverket om en tröskel. Om värdet på den av arbetsgivaren betalda elen inte överstiger ett visst belopp, exempelvis 300 kr per månad, så uppstår inte heller någon förmån.

Detta anser jag vara det mer smakfulla av de två alternativen. Helt enkelt eftersom man kan köra väldigt långt även med en elbil och elen kan bli dyrare. Då ökar också värdet av förmånen och då är det rimligt att den också ska förmånsbeskattas, som vilken drivmedelsförmån som helst.

Nu börjar det komma appar och system som säger sig kunna lösa hanteringen av laddning, och de behövs. Lösningarna kommer från finans- och hanteringsbolag, bilföretag, körjournalföretag och datautvecklare.

Oavsett om Skatteverket agerar eller inte, så måste man som kund fråga sig: hur många och vilka av alla dessa lösningar finns kvar om ett par år? Vilka kan vi räkna bort direkt, och vilka kan vi anlita?

Och vem vet hur bilmärknaden ser ut om bara några år!?



INNEHÅLL

Så beräknas förmånsvärdet 2020	3
De senaste årens nyheter	4
Enklare få stöd för egna laddare	5
Malus-skatten för olika drivmedel	6
Förmånsvärde beroende på olika...	7
Fuskande montörer fälls av GPS	8
Fyrhjulning förmånsbeskattas	9
Räddas inte av nysning vid krock	10
Folksam listar säkraste familjebilar	11
FCA och PSA blir fjärde störst	12

Pressläggning 28 november 2019

TJÄNSTEBILSFAKTA

ISSN 1401-694 X

© Ynnor AB
Kärleksgatan 2A
211 45 Malmö
Telefon 040-35 48 78
Fax 040-611 02 10
www.ynnor.se

UTGIVARE
Ronny Svensson
ronny@ynnor.se

REDAKTÖR
Anders Ödahl
anders@ynnor.se

TRYCKERI
Taberg Media Group

PRENUMERATION
order@ynnor.se
Telefon 040-35 48 78
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.

Laddplatser på kommunal mark

Kommuner har möjlighet att inrätta laddplatser på sin egen mark. Vid etablering av laddplatser måste kommunen följa kommunallagen så att inte ett otillåtet stöd ges till enskild näringsidkare. Om kommunen tillhandahåller laddinfrastruktur ska det göras utan vinstsyfte.

Utmärkt laddplats

En laddplats innebär att platsen är reserverad för elfordon. Enligt trafikförordningen måste en laddplats ha "anordningar för extern laddning med elektrisk energi för fordonets framdrivning". I förordning om vägtrafikdefinitioner definieras laddplats som en plats som enligt en lokal trafikföreskrift ska vara laddplats och som är utmärkt med ett vägmärke för parkering och en tilläggstavla för laddplats.

I vägmärkesförordningen finns tilläggstavlan T24 Laddplats, som ska användas vid utmärkning av laddplatsen. Tavlan ska användas under märke E19, parkering, och anger att endast fordon med möjlighet till extern laddning av elektricitet för fordonets framdrivning får parkera.

Endast laddfordon

Enligt trafikförordningen får på en laddplats endast fordon som "kan laddas externt med elektrisk energi för fordonets framdrivning stannas eller parkeras". Andra fordon får stanna endast för på- eller avstigning.

Det innebär att ett laddfordon inte behöver laddas för att stå på laddplatsen. Kommunen kan därför behöva begränsa rätten att parkera laddfordon på laddplatsen.

Av trafikförordningen framgår att särskilda trafikregler om tidsbegränsning, avgiftsplikt eller andra villkor för parkering får meddelas genom lokala trafikföreskrifter.

Trafikförordningens behandlar dock varken frågan om tidsbegränsning och/eller avgiftsplikt vid laddplats, varför rättsläget är oklart. Frågan har varken prövats i domstol eller av Transportstyrelsen i samband med prövning av överklaganden.

Detaljplan och lokala trafikföreskrifter

När en laddplats ska inrättas är det viktigt att skilja på allmän platsmark, gata, och vad som är kvartersmark. Vad som är vad framgår av aktuell detaljplan.

I en detaljplan får kommunen ställa krav på att det finns utrymme för parkering, var den ska placeras samt vilken utformning den ska ha. Alternativt att viss mark eller vissa byggnader inte får användas för parkering.

Att ange mer detaljerade regleringar, så som laddplats, bör istället lösas genom lokala trafikföreskrifter.

Det är inte självklart att det är lämpligt att anlägga laddplatser på gatemark. Flera leverantörer kan vilja konkurrera om möjligheten

att tillhandahålla el. Förekomsten av ett antal laddplatser på kommunal gatemark kan då bli problematisk ur konkurrenssynpunkt.

På kvartersmark är det vanligtvis markägaren, som kan vara kommun eller privat, som avgör vilka parkeringsregler som ska gälla utöver de generella bestämmelserna som finns i trafikförordningen.

Olika regelverk att följa

Olika regelverk tillämpas beroende på vilken typ av mark som behöver tas i anspråk för laddinfrastruktur.

Enligt ordningslagen får offentlig plats inom detaljplanlagt område inte användas till vad som helst utan polisens tillstånd. Innan polisen ger tillstånd ska kommunen yttra sig. Kommunen har vetorätt i frågan om tillstånd ska ges eller inte. Även kommunen kan villkora tillståndet.

Om ordningslagen inte ska tillämpas kan kommunen upplåta marken med nyttjanderättsavtal enligt jordabalken. Maximal upplåtelsestid inom detaljplanlagt område är 25 år men avtal träffas oftast kortare tid än så.

Kommunen har rätt att ta ut ersättning för användningen av en offentlig plats enligt den kommunala avgiftslagen, KAL. Det gäller exempelvis att ta ut en parkeringsavgift på offentliga platser som står under kommunens förvaltning och som kommunen har upplåtit för parkering.

Undantag för laddstationer

Det finns ett undantag från kravet på nätkoncession i ellagen som gäller interna elnät som huvudsakligen används för fordons elbehov. Det är också tillåtet att överföra el för annans räkning på ett sådant nät.

Med stöd av undantaget kan en grupp laddstationer på ett internt nät anslutas till det koncessionspliktiga elnätet i en anslutningspunkt och det är även möjligt att ta betalt för elen av den som laddar. Hur många laddstationer som kan anslutas i en uttagpunkt begränsas tekniskt av att det måste vara fråga om ett lågspänningsnät, max 1 000 V.

Det finns även andra undantag i den så kallade IKN-förordningen som skulle kunna tillämpas för att ansluta laddstationer till icke koncessionspliktiga nät. Exempelvis kan elnät inom ett parkeringshus vara undantaget från koncessionsplikt enligt denna bestämmelse så att man får ansluta laddstationer till byggnadens elnät och ta betalt för elen av den som laddar. Hur många laddstationer som kan anslutas till byggnadens nät beror på byggnadens huvudsäkkring och övrig elanvändning i byggnaden.

Energimarknadsinspektionen kan lämna ett så kallat bindande besked om ett specifikt nät omfattas av IKN-förordningens undantag eller inte.

Källa: Ladda för framtiden (SKL)



Så beräknas förmånsvärdet 2020

Värdet av bilförmån höjs endast marginellt 2020 jämfört med i år. Samtidigt omfattas färre förmånsbilar av lyxbilstillägget, då gränsen höjs med 6 000 kr.

Den statslåneränta som bestäms vid utgången av november månad året före beskattningsåret, ska användas vid beräkning av bilförmån. Riksgälden har satt statslåneräntan till -0,09 procent.

Det är första gången som statslåneräntan är negativ. Detta var dock en utveckling som våra politiker förutsåg för några år sedan, när minusränta blev en realitet. Därför beslutade man om att golv på 0,50 procent, som statslåneräntan inte får understiga vid beräkning av värdet av bilförmån.

Värdet av bilförmån är summan av olika delar. Hänsyn tas, förutom till statslåneräntan, även till bilens pris, basbeloppets storlek och bilens koldioxidutsläpp.

Det ränterelaterade delen av förmånsvärdet beräknas till 75 procent av statslåneräntan multiplicerat med nybilspriset för bilmodellen. För en bil som kostar 350 000 kr blir beloppet 1 312 kr.

Sedan tidigare är det klart att basbeloppet 2020 höjs med 800 kr till 47 300 kr. I förmånsvärdet ingår 29 procent av ett basbelopp. För 2020 är det 13 717 kr. Det höjer värdet av alla bilförmåner med ca 232 kr jämfört med 2019, eller knappt 20 kr i månaden.

Precis som tidigare ingår också bilens pris i förmånsvärdet, eller rättare sagt 9 procent av bilens pris. Vid ett nybilspris på 350 000 kr är det 31 500 kr.

Sedan sedan malus-systemet infördes 2018 ingår också bilens koldioxidutsläpp som en parameter i förmånsvärdet. För en bensinbil som släpper ut 136 gram per km blir beloppet 3 722 kr, som ska läggas till förmånsvärdet.

Gränsen för lyxbilstillägg är 7,5 basbelopp. Det betyder att med det högre basbeloppet höjs också den gränsen med 6 000 kr, från 348 750 till 354 750 kr. Lyxbilstillägget är 20 procent av den del av bilpriset som ligger över gränsen. Vid ett pris på 350 000 kr betydde det 2019 ett tillägg på 250 kr. Något som alltså inte är aktuellt 2020 för en bil som kostar 350 000 kr.

Summering av förmånsvärdet

1 312 kr
+ 13 717 kr
+ 31 500 kr
+ 3 722 kr
= 50 251 kr

OBS! Ovanstående gäller bilar som är registrerade från 1 juli 2018. För äldre bilar ser kalkylen lite annorlunda ut, men höjningen av förmånsvärdet blir i kr i stort sett den samma.

WLTP ger Passat GTE höjd bonus

Trots det hårdare WLTP-testet får köpare av nya Volkswagen Passat GTE högre klimatbonus än tidigare. Det beror både på att nya Passat GTE har lägre koldioxidutsläpp än tidigare och att bonussystemet ändras.

Från årsskiftet ska alla nya bilar beskattas enligt det koldioxidutsläpp som uppmätts med det nya WLTP-testet, som är tuffare än det gamla NEDC-testet. I de allra flesta fall innebär det att utsläppet och därmed skatten höjs. Men det finns undantag.

Ett sådant undantag är Volkswagens laddhybrid, Passat GTE. I ett års tid har modellen inte varit i produktion, beroende bland annat på det tuffare WLTP-testet. Den "gamla" Passat GTE hade ett NEDC-uppmätt koldioxidutsläpp på 37 gram per km. Det gav köparen en bonus på 29 179 kr.

Men, vid omräkningen till det så kallade NEDC korr-värdet, blir koldioxidutsläppet från Passat GTE fem gram högre än det uppmätta WLTP-värdet. Så, istället för att beräkna bonusen på 32 gram per km, ska den beräknas på 37 gram.

Lägre utsläpp ger högre bonus. Till årsskiftet ändras dessutom beräkningen av bonusens storlek för just laddhybrider. Fram till årsskiftet är avdraget 833 per gram från maxbonusen på 60 000 kr. Avdraget sänks därefter till 714 kr per gram. Det betyder att bonusen för nya Passat GTE blir 33 609 kr, eller mer än 4 000 högre än för "gamla" GTE.

Ändringen av avdraget beror i sin tur på att gränsen för att laddhybrider ska ge klimatbonus höjs från 60 till 70 gram per km. En förändring som köpare av Passat GTE tjänar på.

Subventionen 100 000 kr större för Tesla än för Kia

Nedsättningen av förmånsvärdet är olika stor för olika laddbilar. Skillnaderna märks redan i nedsättning som procent av bilens pris (4-12%) men blir ännu tydligare vid en jämförelse av det nedsatta förmånsvärdet och om förmånsvärdet skulle beräknas på bilens fulla

pris. Då är subventionen från 20 procent för laddhybriden Porsche Panamera till 66 procent för elbilen Tesla Model S. I antal kronor är subventionen störst för Tesla Model X, 120 500 kr, och minst för Kias laddhybrid Niro, 20 200 kr.

Bilmodell	Pris, kr jämförbar bil	Pris, kr prislista	FMV, kr Nedsatt	FMV, kr Fullt	FMV, kr Diff	Skatt, kr Diff	Diff % listpris	Diff % FMV
Laddhybrid								
BMW 225XE lperformance connected	242 000	382 700	26 700	53 000	26 300	13 150	7%	50%
BMW 745LE xdrive lperformance	957 500	1 134 800	160 100	206 200	46 100	23 050	4%	22%
Kia Niro Plug in ADV 1	216 300	324 800	24 300	44 500	20 200	10 100	6%	45%
Mercedes Benz E 300-DE kombi	459 900	590 900	58 700	95 400	36 700	18 350	6%	38%
Mini Countryman Cooper SE All Essential	257 500	377 200	28 200	51 900	23 700	11 850	6%	46%
Mitsubishi Outlander	247 400	399 900	27 200	56 500	29 300	14 650	7%	52%
Porsche Panamera 4 E-hybrid	918 700	1 059 000	152 200	190 800	38 600	19 300	4%	20%
Volvo V90 T8 Twin Engine ADV edition	418 800	573 800	50 300	91 900	41 600	20 800	7%	45%
Volvo XC60 T8 Twin Engine ADV edition	434 800	591 800	53 600	95 600	42 000	21 000	7%	44%
Volvo XC90 T8 Twin Engine ADV edition	589 900	761 900	85 200	130 200	45 000	22 500	6%	35%
VW Passat GTE	315 700	448 500	33 600	66 400	32 800	16 400	7%	49%
Elbil								
Audi E-tron 55 proline	520 100	954 000	71 000	169 400	98 400	49 200	10%	58%
Polestar 2	392 600	659 000	45 000	99 300	54 300	27 150	8%	55%
Tesla Model 3 LR	342 700	639 800	36 200	95 400	59 200	29 600	9%	62%
Tesla Model S	448 600	932 100	56 400	164 900	108 500	54 250	12%	66%
Tesla Model X 100 D	689 000	1 231 200	105 400	225 900	120 500	60 250	10%	53%



En summering av de senaste årens tjänstebilsnyheter

De senaste två åren har förutsättningar för företagets bilar förändrats mer och på fler sätt än på länge, och förändringarna fortsätter även för 2020.

Förändringar 2018

Trängselskatteförmån

Den 1 januari 2018 lyftes trängselskatten ut ur bilförmånen och privata passager ska beskattas separat. Redovisningen av trängselskatteförmånen ska göras med två kalendermånaders förskjutning och värdet ska redovisas i den individuella månatliga arbetsgivardeklarationen. Exempelvis ska passager som gjorts i januari redovisas i arbetsgivardeklarationen för mars, som ska lämnas den 12 april.

Istället för att skatta för trängselskatteförmånen, kan arbetsgivaren ta ut ett nettolöneavdrag från den anställda på samma belopp som trängselskatteskostnaden. Sedan kan den anställda få ersättning av arbetsgivaren för den del som avser tjänstekörning. Detta behöver inte redovisas till Skatteverket.

Bonus malus

Med bonus malus-systemet, som infördes den 1 juli 2018, får köpare av de klimtbästa bilarna en bonus och bilar med högre koldioxidutsläpp straffbeskattas. Malus är franska och betyder "dålig". I bonus malus-systemet har supermiljöbilspremien ersatts med en klimtbilsbonus.

Bonus

Bonus ges till den som köper en ny elbil, laddhybrid eller gasbil. Högsta bonus är 60 000 kr för elbil och gasbilar får den lägsta bonusen, 10 000 kr. Bonusen för laddhybrider beror på bilens koldioxidutsläpp, som till och med 31 december 2019 fick vara högst 60 gram per km.

För att bonus ska betalas ut måste nybilsköparen behålla bilen i minst sex månader.

Malus

Beräkningen av fordonsskatten ändras för alla nya bilar som bara går att tanka med diesel och bensin och inte går att ladda via elnätet. Skatten baseras på bilens koldioxidutsläpp.

Förutom ett grundbelopp på 360 kr per bil och år, så blir skatten 82 kr per gram vid koldioxidutsläpp över 95 gram per km. Vid utsläpp över 140 gram per km ökar beloppet till 107 kr per gram.

För dieslbilar tillkommer ett miljötillägg på 250 kr per år och ett bränsletillägg. Detta

beräknas från första grammet och uppgår till 13,52 kr per gram.

Den höjda fordonsskatten gäller de tre första åren. Därefter är fordonsskatten 22 kr per gram, med en gräns på 111 gram per km.

Etanol- och gasbilar omfattas inte av straffskatten, utan skatten är även fortsatt 11 kr per gram.

Miljöbilen försvinner

Med bonus malus-systemets införande togs miljöbilen bort från inkomslagstiftningen och då även den femåriga skattefriheten för dessa bilar. Däremot finns "miljöbil" kvar som begrepp i förmånsbeskattningen.

Eftersom miljöbilsdefinitionen har använts som kriterium vid myndigheters upphandling av fordon, påverkas även förutsättningarna för offentlig upphandling av fordon och transporter. Det är ännu inte klart vilka krav som ska ersätta miljöbilsriteriet vid myndigheters upphandling av fordon.

Ändrad beräkning av bilförmån

Den ändrade fordonsskatten påverkade också beräkningen av värdet av bilförmån för nya bilar, eftersom fordonsskatten ska läggas till förmånsvärdet. Det har gjort att nästan alla bensin- och dieslbilar har blivit dyrare att ha som förmånsbil än tidigare.

Däremot har elbilar och laddhybrider blivit lite billigare, eftersom basbeloppsdelen i formeln för att beräkna förmånsvärdet sänks från 31,7 till 29,0 procent av ett prisbasbelopp för alla bilar.

Den ändrade beräkningen av bilförmån gäller de tre första åren för bilar som nyregistreras från den 1 juli 2018, oavsett tillverkningsdatum. Därefter beräknas förmånsvärdet som tidigare.

Dessa fordon omfattas

Både bonus malus-skatten och den ändrade beräkningen av bilförmån gäller bilar med tillverkningsår 2018 eller senare och som registreras i Vägtrafikregistret 1 juli 2018 eller senare.

Förändringarna gäller alla lätta fordon: personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar, samt husbilar som är registrerade som personbilar.

Ändrad miljöbilsjämkning

Vid beskattning av bilförmån definieras alla fordon som kan drivas med gas, el- och laddhybrider samt elbilar som miljöbilar.

En konsekvens av bonus malus-systemet är att beräkningen av förmånsvärdet för dessa miljöbilar har ändrats. Istället för att,

som tidigare, sänka förmånsvärdet för miljöbilen till förmånsvärdet för den jämförbara bilen, ska nu nybilspriset sättas ned till nybilspriset för den jämförbara bilen, när förmånsvärdet för miljöbilen beräknas.

För laddhybrider, gas- och elbilar kan sedan det beräknade förmånsvärdet sättas ned ytterligare, med 40 procent, dock högst 10 000 kr.

Reduktionsplikten

Den 1 juli 2018 infördes så kallad reduktionsplikt på drivmedel. Det betyder att fossila drivmedel måste innehålla en viss mängd biodrivmedel. Syftet är att minska transportsektorns utsläpp av växthusgaser. Från 1 juli 2018 ska utsläppen från diesel reduceras med 19,3 procent och bensin med 2,6 procent. Kravet på reduktion ökar över tid.

Förändringar 2019

Individuell arbetsgivardeklaration

Vid årsskiftet ersatte en ny månatlig arbetsgivardeklaration på individnivå den tidigare kontrolluppgiften.

När det gäller förmånsbil ska endast själva värdet för bilförmånen och värdet av drivmedelsförmånen redovisas. Bland annat den 7-ställiga koden, som anger vilken bil den anställda kör, försvinner. Inte heller skattefri ersättning för tjänstekörning ska redovisas.

En konsekvens blir att värdet av bilförmån inte längre ska avrundas ned till närmast helt hundratal kronor.

Arbetsgivardeklarationen på individnivå ska vara inlämnad till Skatteverket den 12:e månaden efter löneutbetalningen.

Trots att bilförmån ska redovisas månadsvis, ska nedsättning för omfattande tjänstekörning även i fortsättningen baseras på en beräknad årlig körsträcka på 3 000 mil i tjänst. Exempelvis, om den anställda har en månads semester och inte kör en enda tjänstemil, kan förmånsvärdet sättas ner även för den månaden.

Mildhybrid är miljöbil

Enligt Skatteverket kan förare av mildhybrider få samma nedsättning av förmånsvärdet som de som kör elhybrider.

Justering av förmånsvärde lätt lastbil

2019 ska förmånsvärdet för lätt lastbil beräknas på bilens pris och får sedan justeras till högst 60 procent av fullt förmånsvärde och lägst 40 procent av ett basbelopp, om den privata nyttan är begränsad. Ändringen gäller alla lätta lastbilar, både gamla och nya.



En summering... fortsättning

Förändringar 2020

WLTP

WLTP är ett nytt sätt för att mäta bilars drivmedelsförbrukning och koldioxidutsläpp, som gäller alla nya bilar som registrerats sedan den 1 september 2018. Det WLTP-baserade koldioxidutsläppet för blandad körning gäller som underlag för den koldioxidbaserade fordonsskatten i bonus malus-systemet.

Med de nya utsläppsmätningarna enligt WLTP får varje enskild bil ett individuellt mätvärde, som ligger till grund för bilens fordonsskatt och förmånsskatt. Det kan ge två till synes likadana bilar olika skattekostnader. Leverantörerna får då svårt att redan vid beställning ange vilka utsläppsvärden den nya bilen skatt kommer att baseras på.

För bilar som nyregistrerades under en övergångsperiod, till och med 31 december 2019, ska ett korrigerat WLTP-värde användas vid beräkning av fordonsskatt och förmånsvärde, det kallas NEDC korr.

Bonus malus

I samband med införandet av full WLTP-beskattnings 2020 höjs utsläppsgården för

bonusberättigade laddhybrider från 60 till 70 gram per km. Tanken är att de laddhybrider som gett köparen bonus tidigare också ska göra det fortsättningsvis. Däremot höjs straffskatten för fossilbilar lika mycket som utsläppen ökar med WLTP.

Höjningen av bonusgränsen innebär också att beräkningen av bonusen ändras, så att istället för den tidigare sänkningen av maximalt 60 000 kr med 833 kr per gram, sänks bonusen istället med 714 kr per gram.

Det betyder att vid oförändrat utsläpp med WLTP jämfört med NEDC korr, så höjs bonusen. För en laddhybrid som släpper ut 50 gram per km höjs bonusen med nästan 6 000 kr, från 18 350 till 24 300 kr.

Miljözoner

Från och med 1 januari 2020 kan kommuner införa två nya miljözoner för personbilar, lätta lastbilar och lätta lastfordon. Det är kommunerna själva som bestämmer om och var miljözoner ska finnas.

Artikeln är ett utdrag ur Ynnors nya bok Företagets bilinnehav, som ges ut i januari. Redan nu går den att beställa på Ynnor.se

Dags för miljözoner

Den 15 januari 2020 införs miljözon 2 på Hornsgatan på Södermalm i Stockholm, som den första gatan i landet. Det innebär ett förbud mot äldre bensin- och dieseldrivna personbilar.

För att få köra på Hornsgatan från 15 januari nästa år måste bilarna klara utsläppsklass Euro 5 eller 6. Det handlar om bilar som är äldre än 10-12 år. Den 1 juli 2022 skärps reglerna, så att även dieslbilar som klarar Euro 5 förbjuds i Miljözon 2.

Det går att se vilken miljöklass ett visst fordon har på Transportstyrelsens sida Fordonsuppgifter – sök med registreringsnummer, under Teknisk data och sedan Motor och miljö.

Om bilen är Euro 4 eller lägre blir det förbjudet att köra den på Hornsgatan från den 15 januari 2020. En diesebil som klarar Euro 5 får köras där fram till 1 juli 2022. Därefter blir också den förbjuden.

I Miljözon 3 tillåts endast elbilar, bränslecells- och biogasbilar som klarar Euro 6-kraven. I dagsläget har inte någon kommun fattat beslut om att införa Miljözon 3.

Miljözon 1, som redan idag finns i flera kommuner, omfattar endast tyngre fordon.

Enklare få stöd för företagets egna laddare

Det finns ett särskilt laddstöd för så kallade icke-publika laddplatser, som bland annat företag ska använda själva. Ansökningsprocessen är enkel och ansökning kan göras när som helst, till och med efter laddaren är på plats och monterad.

Vem kan söka?

- Organisationer, företag, kommuner, stiftelser, samfälligheter och föreningar som vill installera laddningspunkter som främst ska användas av dem själva.

Vem ska söka?

- Firmatecknare eller motsvarande.

Var ska laddaren sitta?

- På fastighet som inte är privatbostad. T ex företagsparkering, bostadsrättsförening, samfällighet. Fastigheten ska ägas av den sökande eller denna ska ha tillgång till fastigheten, exempelvis genom hyresavtal.

Vem ska använda laddaren?

- Främst anställda i företaget, medlemmar i samfälligheten och boende i bostadsrättsföreningen, samt deras gäster.

När kan man söka?

- Ansökan kan skickas in löpande, dock senast sex månader efter installationen gjordes.

När ska man söka?

- Ansökan kan göras efter laddaren är upp-

satt. Bidraget gäller dock endast åtgärder gjorda från 15 juli 2019.

Hur lång tid tar det att få besked?

- Inga beslut kommer att kunna tas direkt då utveckling av IT-systemet fortfarande pågår. Det beräknas vara igång under november månad.

Vem ska söka stödet?

- Firmatecknare eller motsvarande, som loggar in till ansökningsformuläret med Bank-ID. I vissa fall behövs fullmakt t ex om det finns mer än en firmatecknare. Går att ladda ner på Naturvårdsverkets hemsida.

Vilka laddare kan man få stöd för?

- Laddaren ska vara förberedd för elmätning och debitering av elkostnad och utrustad med typ 2- eller typ Combo 2-uttag.

Vem får göra installationen?

- Installationen ska göras av behörig elektriker.

Vilka kostnader får man stöd för?

- Material- och arbetskostnader som behövs för att installera en laddningspunkt. Exempelvis framdragnings av el och själva laddaren. Arbetskostnader för arbete som utförs av någon som är godkänd för F-skatt eller, för utländskt bolag, motsvarande.

Hur mycket kan man få?

- Högst 50 procent av de bidragsberättigade kostnaderna, dock högst 15 000 kr per laddningspunkt.

Vad ska ansökan innehålla?

- Uppgifter om den sökande och fastigheten där laddaren installeras
- Uppgifter om när åtgärden har eller ska utföras
- Uppgifter som visar att kraven för att få stöd uppfylls
- En förteckning över hela kostnaderna och den del som det söks bidrag för
- Underlag som styrker kostnaden för utförda åtgärder
- En upplysning om sökanden sökt eller fått annat stöd för samma åtgärd

Var ska jag söka?

- Ansökan görs på Naturvårdsverkets hemsida. Olika ansökningsformulär finns beroende på om den sökande är bolag, kommun och landsting, bostadsrättsförening eller samfällighet.

Artikeln är ett utdrag ur Ynnors nya bok, Företagets bilinnehav, som släpps i början av 2020. Förboka ditt ex redan nu till ett förmånligt pris (<https://www.ynnor.se/produkt/foretagets-forandrade-bilinnehav/>)



Malus-skatten för olika drivmedel

Med bonus malus-systemet blir den årliga fordonsskatten högre ju större koldioxidutsläppet är per km. I alla fall för bensin- och dieselmotorer. Medan bensindrivna laddhybrider kommer undan med 360 kr per år, upp till 95 g per km, så beskattas dieseldrivna laddhybrider från första utsläppsgrammet. Straffskatten gäller de första tre åren.

För köpare av gas- och etanolbilar är skatten den samma som innan bonus malus infördes. Brytpunkt vid 111 gram och sedan 11 kr per gram.

Skatten för elbilar är 360 kr per år.

CO2/kr	Bensin	Diesel	Ladd Bensin	Ladd Diesel	El	Gas	Etanol
0	360	610	360	610	360	360	360
5	360	678	360	678	360	360	360
10	360	745	360	745	360	360	360
15	360	813	360	813	360	360	360
20	360	880	360	880	360	360	360
25	360	948	360	948	360	360	360
30	360	1 016	360	1 016	360	360	360
35	360	1 083	360	1 083	360	360	360
40	360	1 151	360	1 151	360	360	360
45	360	1 218	360	1 218	360	360	360
50	360	1 286	360	1 286	360	360	360
55	360	1 354	360	1 354	360	360	360
60	360	1 421	360	1 421	360	360	360
65	360	1 489	360	1 489	360	360	360
70	360	1 556	360	1 556	360	360	360
75	360	1 624	360	1 624	360	360	360
80	360	1 692	360	1 692	360	360	360
85	360	1 759	360	1 759	360	360	360
90	360	1 827	360	1 827	360	360	360
95	360	1 894	360	1 894	360	360	360
100	770	2 372	770	2 372	360	360	360
105	1 180	2 850	1 180	2 850	360	360	360
110	1 590	3 327	1 590	3 327	360	360	360
115	2 000	3 805	2 000	3 805	360	404	404
120	2 410	4 282	2 410	4 282	360	459	459
125	2 820	4 760	2 820	4 760	360	514	514
130	3 230	5 238	3 230	5 238	360	569	569
135	3 640	5 715	3 640	5 715	360	624	624
140	4 050	6 193	4 050	6 193	360	679	679
145	4 585	6 795	4 585	6 795	360	734	734
150	5 120	7 398	5 120	7 398	360	789	789
155	5 655	8 001	5 655	8 001	360	844	844
160	6 190	8 603	6 190	8 603	360	899	899
165	6 725	9 206	6 725	9 206	360	954	954
170	7 260	9 808	7 260	9 808	360	1 009	1 009
175	7 795	10 411	7 795	10 411	360	1 064	1 064
180	8 330	11 014	8 330	11 014	360	1 119	1 119
185	8 865	11 616	8 865	11 616	360	1 174	1 174
190	9 400	12 219	9 400	12 219	360	1 229	1 229
195	9 935	12 821	9 935	12 821	360	1 284	1 284
200	10 470	13 424	10 470	13 424	360	1 339	1 339

Tabellen är hämtad ur Ynnors nya bok, *Företagets bilinnehav*, som du kan förhandsbeställa med 400 kronors rabatt på Ynnor.se

Fem stjärnor för 30 av 33

Hittills i år har Euro NCAP säkerhetstestat 33 olika bilmodeller. Av dessa har alla utom tre fått högsta betyg. Det är Jeep Cherokee, Opel Corsa och Peugeot 208, som samtliga fått fyra stjärnor.

Tre av fullpoängarna har inte fått högsta betyg när de testats med standardutrustning. Det är Citroën C5 Aircross, DS 3 Crossback och Kia Ceed, som fått betyget fyra i standardutförande men fem stjärnor vid test med de säkerhetspaket som ofta är standard på den svenska marknaden.

Allra bäst resultat har Mazda CX-30 fått, med hela 99 procent för skydd av förare och vuxna passagerare. Det är det högsta betyg som Euro NCAP delat ut i denna del av testet under den hårdare bedömning som infördes 2018. Näst högst betyg för passagerarskydd, 98 procent, har Mazda 3 fått.

Sämst passagerarskydd ger fyrstjärniga Jeep Cherokee, 80 procent, strax före BMW 1-serie och Opel Corsa, 83 respektive 84 procent.

När det gäller skydd för barn i bil är det Mercedes som klarat sig bäst i år. Allra högst betyg får MB CLA, 91 procent, följt av GLE, B-klass och EQC, samtliga 90 procent. Även när det gäller skydd av barn klarar sig Jeep Cherokee sämst, 78 procent. Honda CR-V och Mercedes G-klass får båda 83 procent.

I testet av hur bra bilar skyddar oskyddade trafikanter delar Mercedes CLA och BMW Z4 förstaplatsen med vardera 91 procent. Sämst skydd för fotgängare och cyklister ger Kia Ceed i standardutförandet, 52 procent. Med säkerhetssystem får modellen 68 procent.

Den fjärde kategorin i Euro NCAP:s säkerhetstest är olika förarstödsystem. Här har Tesla Model 3 klarat sig överlägset bäst i år med 94 procent. Avståndet är stort till tvåan, Citroën C5 Aircross, 82 procent.

Sämst betyg får förarstödsystemet i standardversionen av DS 3 Crossback, 63 procent. Med säkerhetspaket får samma modellens förarstödsystem 76 procent.

Dessa kan bli Årets Bil 2020

De sju finalisterna för Car of The Year 2020 har röstats fram av 60 motorjournalister från 23 länder. Det är BMW 1-serie, Ford Puma, Peugeot 208, Porsche Taycan, Renault Clio, Tesla Model 3 och Toyota Corolla.

Två av de sju modellerna är elbilar, det är Tesla Model 3 och Porsche Taycan. Utmärkelsen för 2019 gick till elbilen Jaguar I-Pace. Vinnaren av Årets Bil 2020 koras i samband med Genève-salongen i början av mars.



Förmånsvärde beroende på drivmedel och koldioxidutsläpp

De viktigaste parametrarna vid beräkning av förmånsvärdet är bilens pris, drivmedel och koldioxidutsläpp. I tabellen här nedan har vi utgått från en bil med listpris på 350 000 kr, för att tydligare visa på effekterna av drivmedel och koldioxidutsläpp.

Tabellen är generell och måste läsas siffra för siffra, så att säga. Naturligtvis finns det inte några fossilbilar som släpper ut 0 gram koldioxid per km, och alla elbilar har 0-utsläpp.

Uppgifterna i tabellen är hämtade från Ynnors nya bok, Företagets bilinnehav, som går att förhandsbeställa nu på Ynnor.se

CO2/kr	Bensin	Diesel	Ladd Bensin	Ladd Diesel	El	Gas	Etanol
0	46 800	47 100	36 800	37 100	36 800	36 800	46 800
5	46 800	47 200	36 800	37 200	36 800	36 800	46 800
10	46 800	47 200	36 800	37 200	36 800	36 800	46 800
15	46 800	47 300	36 800	37 300	36 800	36 800	46 800
20	46 800	47 300	36 800	37 300	36 800	36 800	46 800
25	46 800	47 400	36 800	37 400	36 800	36 800	46 800
30	46 800	47 400	36 800	37 400	36 800	36 800	46 800
35	46 800	47 500	36 800	37 500	36 800	36 800	46 800
40	46 800	47 500	36 800	37 500	36 800	36 800	46 800
45	46 800	47 600	36 800	37 600	36 800	36 800	46 800
50	46 800	47 600	36 800	37 600	36 800	36 800	46 800
55	46 800	47 700	36 800	37 700	36 800	36 800	46 800
60	46 800	47 700	36 800	37 700	36 800	36 800	46 800
65	46 800	47 800	36 800	37 800	36 800	36 800	46 800
70	46 800	47 800	36 800	37 800	36 800	36 800	46 800
75	46 800	47 900	36 800	37 900	36 800	36 800	46 800
80	46 800	47 900	36 800	37 900	36 800	36 800	46 800
85	46 800	48 000	36 800	38 000	36 800	36 800	46 800
90	46 800	48 000	36 800	38 000	36 800	36 800	46 800
95	46 800	48 100	36 800	38 100	36 800	36 800	46 800
100	47 700	48 900	37 200	38 900	36 800	36 800	46 800
105	48 900	49 300	37 700	39 300	36 800	36 800	46 800
110	48 500	49 800	38 100	39 800	36 800	36 800	46 800
115	49 700	50 200	38 500	40 200	36 800	36 800	46 800
120	49 300	50 700	38 900	40 700	36 800	36 900	46 900
125	50 500	51 100	39 200	41 100	36 800	37 000	47 000
130	50 100	51 600	39 700	41 600	36 800	37 000	47 000
135	51 300	52 000	40 100	42 000	36 800	37 200	47 200
140	50 900	52 700	40 500	42 700	36 800	37 200	47 200
145	52 400	53 300	41 100	43 300	36 800	37 300	47 300
150	52 000	53 900	41 600	43 900	36 800	37 300	47 300
155	53 500	54 500	42 200	44 500	36 800	37 400	47 400
160	53 100	55 100	42 700	45 100	36 800	37 400	47 400
165	54 600	55 700	43 300	45 700	36 800	37 400	47 400
170	54 200	56 300	43 800	46 300	36 800	37 500	47 500
175	55 600	56 900	44 300	46 900	36 800	37 500	47 500
180	55 200	57 500	44 800	47 500	36 800	37 600	47 600
185	56 700	58 100	45 300	48 100	36 800	37 600	47 600
190	56 300	58 700	45 900	48 700	36 800	37 700	47 700
195	57 800	59 300	46 400	49 300	36 800	37 700	47 700
200	57 400	59 900	46 900	49 900	36 800	37 800	47 800

Trängselskatten höjs till årsskiftet

När trängselskatten i Stockholm höjs ökar trängselskattförmånen för förmånsbilister till uppemot 3 000 kr i månaden. Dessutom tas avgiften ut redan från klockan sex på morgonen och antalet avgiftsfria dagar minskar rejält.

Stockholmarna ska betala 15 kr i trängselskatt från klockan 06:00. Sedan höjs skatten för passager mellan halv sju och sju, samt sju till halv åtta, till 25 kronor respektive 35 kronor i Stockholms innerstad. På Essingeleden blir kostnaden för motsvarande passager 22 kronor respektive 30 kronor.

Dessutom införs så kallad högsäsongs, då skatten höjs jämfört med idag. Högsäsongs är i stort sett hela året, utom de tre vintermånaderna december, januari och februari, samt perioden mellan midsommarafteon och 14 augusti, som då kallas lågsäsongs.

Under högsäsongs höjs kostnaden för trängselskatten till som högst 45 kr i Stockholms innerstad och 40 kr på Essingeleden. Även maxbeloppet per dygn under högsäsongs höjs, från dagens 105 kr till 135 kr.

De trängselskattegrundande dagarna blir också fler. Dels ska skatt tas ut de fem första vardagarna i juli, en månad som idag är helt skattefria. Dels ska skatt tas ut dag före långfredagen, dag före Kristi himmelfärdsdag och dag före alla helgons dag. Skatt ska även tas ut dag före första maj och dag före nationaldagen, om de infaller på vardagar.

Höjningarna innebär också att skatten på trängselskattförmån höjs för förmånsbilister. Med ett maxbelopp på 135 kr per dag och 22 arbetsdagar per månad, kan den beskattningsbara förmånen bli så stor som 2 970 kr. Vid 50 procents marginalskatt ger det en förmånsskatt på 1 485 kr per månad, förutom värdet på själva bilförmånen och eventuell drivmedelsförmån.

Ändringarna, som börjar gälla den 1 januari 2020, ska ge ett tillskott på mellan 325-340 miljoner till statskassan. Pengarna ska användas till en utbyggnad av kollektivtrafiken i Stockholmsområdet.

Förändringarna i korthet:

- Trängselskatt från 6:00 istället för 6:30
- Maxtaxan per dag höjs till 135 kronor
- Hög- och lågsäsongs införs
- Endast tre avgiftsfria veckor i juli, istället för hela månaden

**Företagets bilinnehav är Ynnors nya bok
400 kr rabatt när du förbeställer på Ynnor.se**



Fuskande montörer fälls av GPS

Med facketts stöd har arbetsgivaren avslöjat de anställda montörernas felaktiga tidsrapportering genom att jämföra deras rapporter med bilarnas GPS-uppgifter. Montörerna fick sparken och har dömts att betala ersättning till arbetsgivaren.

VVS-företaget misstänkte att fyra heltidsanställda servicemontörer för värmepumpar fuskade med arbetstidsrapporteringen. Enligt arbetsgivaren var den felaktiga tidsrapporteringen uppsåtlig och omfattande och hade pågått under lång tid. Det ansåg man var ett brott mot anställningsavtalet som orsakat bolaget ekonomisk skada, eftersom man inte kunnat fakturera för registrerad arbetstid då montörerna inte utfört sitt arbete.

I början av februari 2018 avskedades de fyra montörerna och fick inte ut sina slutlöner. Arbetsgivaren kvittade det som man ansåg montörerna var skyldiga bolaget på grund av fusket.

Montörerna stämde bolaget och hävdade att uppsägningen skett i strid med lagen om anställningsskydd och krävde skadestånd på sammanlagt 800 000 kr. Arbetsgivaren motstämde montörerna, med ett motkrav på närmare tre miljoner, och målen har avgjorts gemensamt i tingsrätten.

Med facketts medgivande har arbetsgivaren jämfört bilarnas GPS-uppgifter med tidsregistreringen i ordersystemet.

Utredningen omfattar perioden september 2016 till februari 2018. En återkommande

punkt är "Adress saknar order". Dessutom har montörerna själva lagt in ett flertal timmar för sådant som "Bilvård" och "Rensat paddan". Enligt utredningen kan 35 procent av den betalda arbetstiden inte verifieras av GPS-underlaget.

Tidsfusket under de granskade arton månaderna uppgick till mellan 442 och 709 timmar per montör. Totalt sett kostade fusket arbetsgivaren knappt två miljoner kr enbart i lönekostnader.

I tingsrätten nådde parterna en förlikning där montörerna ska betala 135 000 kr till sin förra arbetsgivare. Parterna ska stå för sina egna rättegångskostnader.

Källa: VVS-Forum

30 procent fler personbilar på 20 år

Antalet personbilar i trafik har ökat med mer än 30 procent de senaste 20 åren. Från 4,37 miljoner 1999 till 5,70 miljoner vid utgången av 2018. Den sammanlagda körsträckan har också ökat men inte lika mycket, ca 21 procent. Det betyder också att den genomsnittliga årliga körsträckan per bil har minskat med drygt sju procent. Från 1297 mil 1999 till 1 204 mil per år och bil 2018.

Under samma period har antalet lätta lastbilar i trafik mer än fördubblats (+114%). Från knappt 318 000 till mer än 680 000 vid utgången av 2018. Även den sammanlagda körsträckan har mer än fördubblats (+123%) och den genomsnittliga körsträckan med lätta lastbilar har ökat men med endast fyra procent.

År	Personbil			Lätt lastbil		
	Antal fordon	Körsträcka, totalt	Körsträcka, snitt	Antal fordon	Körsträcka, totalt	Körsträcka, snitt
1999	4 370 924	5 670 643 852	1 297	317 665	422 257 663	1 329
2000	4 496 868	5 855 474 348	1 302	337 939	457 395 258	1 353
2001	4 616 118	5 921 506 460	1 283	367 472	488 193 163	1 329
2002	4 628 334	5 943 992 726	1 284	385 708	514 755 394	1 335
2003	4 643 535	6 037 040 610	1 300	400 511	545 141 384	1 361
2004	4 689 599	6 125 068 678	1 306	421 708	580 338 676	1 376
2005	4 744 718	6 158 036 407	1 298	445 394	631 604 272	1 418
2006	4 813 525	6 207 406 936	1 290	471 809	674 180 413	1 429
2007	4 867 107	6 319 684 828	1 298	495 214	722 000 073	1 458
2008	4 833 533	6 367 674 932	1 317	504 850	748 186 336	1 482
2009	4 827 462	6 272 007 118	1 299	507 566	742 110 600	1 462
2010	4 934 447	6 271 244 185	1 271	525 547	757 725 514	1 442
2011	5 017 674	6 322 594 571	1 260	547 033	787 023 975	1 439
2012	5 084 351	6 280 639 666	1 235	561 948	808 048 451	1 438
2013	5 133 323	6 278 008 025	1 223	571 800	810 917 728	1 418
2014	5 222 751	6 381 268 447	1 222	587 802	830 330 963	1 413
2015	5 346 543	6 531 145 878	1 222	605 470	850 273 284	1 404
2016	5 488 070	6 717 615 861	1 224	630 096	880 672 466	1 398
2017	5 619 968	6 808 195 546	1 211	655 881	906 673 344	1 382
2018	5 701 798	6 866 374 264	1 204	680 384	939 618 081	1 381

Källa: Trafä

Gasbilar kör längst

En personbil kör i genomsnitt 1 204 mil per år. En taxibil kör i snitt mer än fem gånger så långt, 6 735 mil, medan leasade bilar körs 1 600 mil per år.

Snittet på 1 204 mil per år är nio procent lägre än toppnoteringen 2008, då snittsträckan för varje bil var 1 317 mil. Eftersom det totala antalet bilar ökar, ökar också den totala bilkörningen.

Bensin- och dieselbilar står tillsammans för

92 procent av den totala körsträckan för personbilar. Etanolbilar- och elhybrider står för 4,0 respektive 1,9 procent av personbilars trafikarbete. Gasbilar står för 1,4 procent och är den drivmedelskategori som kör längst, 1 891 mil per bil och år. Laddhybrider står för 1,0 och elbilar för 0,3 procent av trafikarbetet.

Högst genomsnittlig körsträcka har personbilar registrerade i Stockholms län, 1 275 mil. Det beror inte på att stockholmarna skulle vara

flitigare bilförare än andra, utan att många leasing- och andra företagsbilar är registrerade i och omkring Stockholm. Här ligger de stora leasingbolagen men också många stora företags huvudkontor, där bilarna är registrerade, även om de körs på andra håll i landet. Kortast är den genomsnittliga körsträckan på Gotland, 1 004 mil per år.

Källa: Trafä



Tillgång till fyrhjuling förmånsbeskattas

Möjligheten att använda arbetsredskap även för privat bruk ska förmånsbeskattas. Det har Kammarrätten beslutat i ett ärende som har drivits av Skatteverket. Skatt ska betalas även för tillgång till fyrhjuling och snöskoter som inte får köras på allmän väg.

Enligt Skatteverket finns det ett antal transportmedel som lämpar sig bra både för användning i tjänsten och för privat användning. Exempelvis fyrhjuling. Det kan räcka med att en anställd får eller kan använda den här typen av fordon för att förmån ska uppstå.

Det är Kammarrätten som i ett flertal domar kommit fram till att företagsledare som haft dispositionsrätt till bolagens fyrhjulingar ska beskattas för denna förmån. I sina beslut lutar sig Kammarrätten mot en dom i Högsta Förvaltningsdomstolen, HFD 2011 ref. 55, som slår fast att en företagsledare ska förmånsbeskattas för dispositionsrätten till en båt som ägs i verksamheten.

- I och med dessa domar är det fritt fram för varje skattehandläggare som vid rutinmässig granskning av en företagare hittar en fyrhjuling i inventarielistan att påföra förmånsbe-

skattning om inte företagaren kan styrka att det av någon anledning varit teoretiskt omöjligt att använda fyrhjulingen privat, hävdar Erik Wiger, skattejurist på Skattebetalarnas Förening, i en intervju med Jordbruksaktuellt.

Skatteverket har baserat värdet av förmånen att ha privat tillgång till verksamhetens fyrhjuling på bland annat fyrhjulingens pris, att den inte får köras på allmän väg och att det inte finns någon egentlig marknad för långtidsuthyrning av fyrhjulingar.

Det skattepliktiga förmånsvärdet för fyrhjuling bestämmer Skatteverket till 36 000 kr per år, eller 3 000 kr per månad men poängter också att värdet på förmånen alltid ska sättas utifrån förhållandena i det enskilda fallet.

- Det torde många gånger vara billigare att äga fyrhjulingen privat, konstaterar Erik Wiger på Skattebetalarnas förening.

3 000 kr i månaden motsvarar förmånsvärdet för en personbil som kostar upp emot 240 000 kr, exempelvis Toyota Corolla med hybridmotor, en gasdriven Seat Leon eller en Peugeot 308 med dieselmotor.

För personbilar finns dessutom en tröskel på 10 tillfällen per år med totalt 100 mils privatkörning, innan förmånen beskattas. Nå-

gon liknande sådan gräns verkar inte finnas för fyrhjulingar, där det istället är möjligheten till privat användning som beskattas.

Kammarrättens domar och Skatteverkets resonemang om förmån hela året gäller främst företagsägare, men även anställda kan ha tillgång till fyrhjuling. Antingen hela året eller vid enstaka tillfällen, exempelvis under en helg eller semestervecka. Om en anställd får använda fyrhjulingen privat vid ett enstaka tillfälle ska förmånen värderas till vad det kostar den anställda att själv hyra motsvarande fordon vid detta tillfälle. Detta gäller normalt vanliga anställda utan ägarintresse.

Förutom fyrhjuling nämner Skatteverket att även snöskoter, terrängskoter och mopeder är fordon där enbart tillgången till dem i verksamheten kan ge en beskattningsbar förmån. Men fler sorters fordon kan komma ifråga.

- Någon beskattning av släp eller grävskopor har jag inte hört talas om, säger Yngve Grippe, juridisk expert på Skatteverket, däremot kan det givetvis vara en skattepliktig förmån om de används privat.

Var tredje laddhybrid tack vare supermiljöbilspremien

Två av tre skulle ha köpt sina laddhybrider även utan supermiljöbilspremien. Majoriteten av de som fick premien var köpare av företagsbilar. Det visar en studie från IVL och Göteborgs universitet.

Mellan 2012 och 2015 subventionerades köpet av elbilar och laddhybrider med 40 000 kronor genom den så kallade supermiljöbilspremien. Nu har forskare vid IVL Svenska Miljöinstitutet och Göteborgs universitet studerat vilken effekt som premien verkligen hade.

- Det är första gången som vi har lyckats att statistiskt isolera effekterna av supermiljöbilspremien från effekterna av andra styrmedel som var införda under samma period. Resultaten visar att supermiljöbilspremien kan förklara en av tre laddhybridbilar som registrerats under perioden 2012 – 2015, säger Magnus Hennlock, forskare inom styrmedel och beteende, vid IVL Svenska Miljöinstitutet.

Det är sannolikt överlappning med andra styrmedel som varit i drift under samma period som har bidragit till att minska effektiviteten hos supermiljöbilspremien. Till exempel ändrades samtidigt reglerna för

nedsättning av förmånsvärdet för miljöbilar, vilket gynnade elbilar och laddhybrider. Även superkrediterna i EU:s lagstiftning, som gav incitament till bitillverkare att marknadsföra bilar med lägre utsläpp än 50 gram koldioxid per km, påverkade.

- Det finns nog ofta en vanlig uppfattning bland beslutsfattare och praktiker att ju fler styrmedel desto bättre eftersom man tänker att effekterna läggs samman så att man når ett miljömål snabbare. Men man kan inte utgå från att styrmedel alltid stärker varandra. Om till exempel en subvention verkar vid sidan om en strängare reglering som driver beteendeförändringen innebär det att staten betalar ut pengar utan att dessa får miljöeffekt. I en sådan situation bör man överväga att antingen ta bort subventionen eller regleringen, säger Magnus Hennlock.

Studien omfattar bara supermiljöbilpremiens påverkan på laddhybridbilar och inte dess påverkan på elbilar.

Från och med 2016 sänktes subventionen för laddhybridbilar till 20 000 kr medan bonusen på 40 000 kr behölls för rena elbilar. Supermiljöbilspremien ersattes 1 juli 2018 av klimatilletsbonusen i det nuvarande bonusmalus-systemet.

Inbromsning för Ionitys utbyggnad

Snabbbladdningsoperatören Ionity grundades för ett par år sedan av BMW-gruppen, Daimler, Ford, Volkswagen-gruppen och Porsche. Sedan dess har man fått sällskap av Hyundai Motor Group, där både Kia och Hyundai ingår. Ionity är dessutom laddpartner till flera mobilitätstjänster, så som Mercedes me, Porsche Charging Service, Shells New Motion och BP Chargemasters ChargeNow.

Budskapet har varit att man ska etablera ett nätverk av 400 supersnabbbladdare i Europa till 2020. Idag är 140 på plats och ytterligare 50 på gång.

Nu säger bolagets VD Michael Hajesch i en intervju med Automotive News Europe att först till sommaren kommer besked om den fortsatta utbyggnaden av återstående 200 laddstationer. Det kan antingen ske som planerat, utmed det stora europeiska vägnätet, eller kan man komma att satsa på att bygga laddinfrastruktur i de större städerna.

Tills vidare står ytterligare utbyggnad av Ionitys laddinfrastruktur stilla.



Räddas inte av nysning vid krock

Föraren stannade inte vid stoppskylten utan körde rakt ut i korsningen, där hans personbil rammade en lätt lastbil. Orsaken till olyckan uppger föraren vara att han överraskades av en nysning.

Olyckan, som inträffade i Landskrona, föranleddes av att personbilen körde i betydligt högre hastighet än den tillåtna. När bilen inte stannade vid stopptecknet var olyckan framme. Personbilen körde in i vänster sida på en lätt lastbil. Föraren och passageraren i lastbilen kom undan med lättare skador.

Föraren av personbilen förklarade i tingsrätten att han på grund av en nysattack tryckt på fel pedal och därför inte bromsat vid korsningen. Berättelsen stöddes av vittnesmålet från en medpassagerare i bilen.

Föraren dömdes för två fall av vållande till kroppsskada men friades för grov vårdslöshet i trafik, trots att en rådman och en nämndeman ville fälla honom.

Domen överklagades till Hovrätten, som

konstaterar att medpassageraren inte kunnat uppgge närmare när nysattacken började eller om bilen accelererade i samband med denna. Enligt honom körde bilen i normal hastighet. Något som motsägs av ett annat vittne.

Hovrätten anser att medpassagerarens uppgifter inte ger något direkt stöd åt de uppgifter som föraren lämnat. Enligt hovrätten framstår förarens förklaring till sin körning inte heller som rimlig med hänsyn till lokala förhållanden på platsen. Hans beskrivning om att han inte varit riktigt medveten under nysattacken är inte heller övertygande.

Hovrätten finner det därför utrett att föraren på grund av alltför hög hastighet inte stannat vid stoppskylten utan kört rakt ut i korsningen och orsakat kollisionen.

Föraren döms därför också för grov vårdslöshet i trafik till villkorlig dom och samhällstjänst 100 timmar.

Källa: Dagensjuridik.se

WLTP-chock kan ge rusning till begagnat

Från den 1 januari 2020 ska fordonsskatten baseras på bilens högsta koldioxidutsläpp. I de allra flesta fall det uppmätta WLTP-värdet. Det betyder att fordonsskatten höjs kraftigt för de allra flesta nya bilar.

- Skattechocken påverkar ungefär nio av tio nya bilar, säger Madeleine Fritz, försäljningschef på Kvdbil, som har jämfört hur stor fordonsskatten var för ett antal bilmoddeller 2014 med hur den blir efter årsskiftet.

Skattehöjningen är mellan drygt 350 procent för Volvo V90 D3 och över 1 100 procent för Audi Q2 35 TFSI. I snitt rör det sig om ungefär 2 600 kronor högre skatt, enligt Kvdbils sammanställning.

- Begagnatmarknaden är redan i dag glödhet och en viktig anledning till det är rädslan för ständigt skärpta regler och nya skattehöjningar på nya bilar. Bara under det senaste året har priserna på begagnade bilar ökat med 13 procent. En kvalificerad gissning är att rusningen nu kommer tillta ytterligare, säger Madeleine Fritz på Kvdbil.

Varannan ny leasingbil laddbar

Var sjätte bil i LeasePlans leasingflotta är en elbil eller laddhybrid, och laddbilarna ökar snabbt. Varannan nybeställning av LeasePlan är idag en el- eller hybridbil.

Utvecklingen mot elektrifiering går fort, och det är leasingmarknaden som visar vägen. Antalet laddbilar hos LeasePlan har ökat med drygt 45 procent det senaste året och idag består över 16 procent av leasingflottan av elbilar eller laddhybrider.

Attityden till elbilar är generellt positiv. En ny undersökning som LeasePlan genomfört med över 4 000 europeiska bilister visar allt fler vill leasa en elbil och en stor del av de som planerar att leasa bil de kommande fem åren uppger att de kommer att välja en elbil.

Men det finns hinder för att börja köra elektriskt. Samma undersökning visar nämligen att den främsta anledningen till att inte välja elbil är bristande utbud av laddningsstationer, följt av bilens pris och räckvidd.

Med anledning av att den hårdare WLTP-skatten införs till årsskiftet (LÄNK) har LeasePlan gjort en kartläggning som visar att svenska företag kan minska sina koldioxidutsläpp rejält om dagens diesel- eller bensindrivna tjänstebilar byttes ut mot mer miljövänliga modeller. Exempelvis kan ett företag med 250 bilar i vagnparken minska sina utsläpp med uppemot 750 ton koldioxid per år.

- Om Sverige ska nå klimatmålen om noll utsläpp år 2045 krävs det krafttag från alla industrier. Även om vi idag upplever en omställning i branschen visar snarare de senaste beräkningarna i Trafikverkets årsredovisning att transportutsläppen ökar. Därför krävs det en drastisk förändring och vår kartläggning visar att koldioxidutsläppen i landet kan minskas rejält om fler företag går över till en helt eldriven fordonssflotta, säger Roelof Hansman, VD på LeasePlan Sverige.

Leveransförsening kan ge rätt till ersättning

Från årsskiftet ska fordonsskatten och förmånsskatten baseras på det koldioxidutsläpp som uppmätts med WLTP-körcykeln. Det betyder att samma bil kan få olika skatt beroende på om den inregistreras före eller efter årsskiftet, då skatten höjs.

Många bilar som beställs i år kommer inte att levereras förrän nästa år. Vid normal leveranstid är detta inget konstigt. Andra bilar kan ha utlovad leverans innan årsskiftet men där försening gör att bilen levereras först nästa år. Motorbranschens egna leveransvillkor anger 16 veckors leveranstid för en fabriksbeställd bil, eller 12 veckor för en ny bil generellt.

- Den som beställt en bil vars leverans blir försenad kan ha rätt till ersättning för den högre skatten, enligt Carl-Erik Stjernvall på M Sverige.

Vid försening gäller generellt att företaget måste kontakta köparen. Om förseningen är väsentlig kan avtalet hävas utan kostnad.

Skatteverket uppdaterat prislstan

Skatteverket har uppdaterat nybilsprislstan för 2019, bland annat för ett flertal miljöbilar.

Audi är ett av de märken som gjort flest uppdateringar och nu omfattar märkets lista mer än 450 olika modeller. Ännu värre är Mercedes, som nu är uppe i 475 olika bilar i listan.

Som en jämförelse har marknadens största märke, Volvo, mindre än 400 olika versioner i nybilsprislstan, och Volkswagen klarar sig på drygt 200 olika bilar.

Land Rover, som ju är ett betydligt mindre märke, har nu kompletterat sin lista så att

man har inte mindre än 470 olika varianter. Som en jämförelse har Land Rover totalt registrerat 865 nya bilar under årets tio första månader. Långt ifrån alla är förmånsbilar.

Nybilsprislstan har uppdaterats med ett flertal miljöbilar. Det går att räkna ut det ned-satta förmånsvärdet för dessa bilar i Skatteverkets bilkalkyl.

Den uppdaterade nybilsprislstan trädde formellt i kraft den 11 november 2019 och ska tillämpas vid beräkning av förmånsvärde för hela beskattningsåret 2019.

Kia mest rekommenderat

Kia är det bilmärke det pratas mest positivt om och placerar sig tvåa av alla varumärken efter betalningstjänsten Swish. Nästa bilmärke på listan är Volvo, som ligger på sjunde plats. Kia klättrar från en sjätteplats i fjolårets undersökning.

Detta enligt YouGovs varumärkesundersökning BrandIndex, som baserad på intervjuer där allmänheten ger sin uppfattning av olika varumärken.

Folksam listar säkraste familjebilarna

Åtta bilmodeller får högsta säkerhetsbetyg för barn som åker i baksätet, när Folksam listar de säkraste familjebilarna. Av dessa kommer fyra modeller från Volvo och övriga från Audi, Mercedes och Volkswagen.

Folksam gör sitt urval av de säkraste familjebilarna utifrån sin senaste ranking av bilars krocksäkerhet. Barnens säkerhet i baksätet, som varierar stort mellan olika bilmodeller, påverkas av ett flertal olika säkerhetssystem.

- Utöver autobroms som standard handlar det om att bilarna ska ha bältespåminnare, bältessträckare, bälteskraftbegränsare och sidokrockgardin som standard i baksätet samt att integrerad bilbarnstol erbjuds som tillval när bilen var ny, säger Anders Ydenius, trafiksäkerhetsforskare på Folksam.

Totalt har Folksam granskat 159 familjebi-

lar, som alla har fått betyget Bra val i krocksäkerhetsrapporten "Hur säker är bilen? 2019".

Åtta bilmodeller får det högsta betyget. Av dessa kommer fyra från Volvo: S90/V90 16-, V40 12-18, XC60 08-17 och Volvo XC60 17-. Även Audi A6 18- och Q7 16-, samt Mercedes E-klass 16- och VW Touran 15- får högsta betyg.

- Det enskilt viktigaste skyddet är bilbältet, så även för framåtvända barn i baksätet. Vi vet dessutom att bältespåminnare är mycket effektiva och är särskilt viktigt i baksätet då bältesanvändningen är lägre där. Även sidokrockgardiner som täcker bilens baksäte och minskar risken för skallskador på framåtvända barn, samt bältessträckare och bälteskraftbegränsare, som bland annat ger en minskad risk för nackskador, är viktiga system för att skydda barn i baksätet, säger Anders Ydenius.

Att erbjuda säkerhetssystem som standard i baksätet är mer sällsynt i äldre bilar, visar Folksams granskning. Tydligast blir det när det kommer till vilka bältesystem som erbjuds som standard. Både bältesförstärkare och kraftbegränsning av bältet vid en kollision erbjuds i nära åtta av tio nyare modeller, att jämföra med cirka fyra av tio bilar av tidigare generation.

Dock är det fortfarande ovanligt med integrerade bilbarnstolar. Än så länge är det bara Audi, Mercedes, Volvo och Volkswagen som erbjuder dessa som tillval i vissa av sina modeller bland de granskade bilmärkena.

- Vi skulle gärna se att fler bitillverkare erbjuder integrerade bilbarnstolar bak i bilarna. De flesta barn som åker framåtvänt har en egen bilbarnstol, men en integrerad stol innebär att bilbarnstolen alltid är med, säger Anders Ydenius.

Laddhybrid billigaste familjebilen att äga

En ny sammanställning från Kvdbil över ett urval av de vanligaste familjebilarna visar på stora skillnader i innehavskostnaden. Laddhybrider hamnar både i topp och i botten på listan med en skillnad på över 3 700 kronor per månad.

Kvdbil har gjort en innehavskalkyl för nya familjebilar under de tre första åren. Den enskilt största kostnaden är värdeminskningen, men även sådana kostnader som skatt, försäkring, service och drivmedel för 4 500 mil ingår i kalkylen.

- Den som verkligen vill spara pengar gör bäst i att köpa begagnat. Men vill man absolut ha en sprillans ny bil tycker jag det är viktigt att inte stirra sig blind på priset, utan att man ser till alla kostnader som följer av ägandet, säger Madeleine Fritz, försäljningschef på Kvdbil.

I sammanställningen finns bilar från sex märken: BMW, Mercedes, Ford, Mitsubishi, Volkswagen och Volvo. Däremot saknas exempelvis nybilsmarknadens tredje största märke Kia, fyran Toyota och sexan Skoda.

Av bilarna i sammanställningen har laddhybriden Mitsubishi Outlander2.4 Plug-in

Hybrid 4WD (136hk) lägst månadskostnad på 6 627 kr, följt av Volvo V60 D4 (6 926 kr) och Volvo V90 D4 (7 062 kr).

- I korthet kan man säga att bilar från statusmärken med stora bränsleslukande motorer är de dyraste bilarna att äga, vilket kanske inte är så förvånande med tanke på värdeminskning och bränsleförbrukning. Men det är inte hela sanningen, säger Madeleine Fritz:

- Exempelvis har Volvo, som de allra flesta i dag betraktar som premium, ofta ett betydligt högre andrahandsvärde än märken som BMW och Mercedes.

En annan stor kostnads-post för vissa bilmodeller är försäkringen. Något som blir tydligt vid en jämförelse mellan granskningens billigaste bil, Mitsubishi Outlander, och den dyraste Mercedes E 300 de S213 (316hk), med en månadskostnad på 10 376 kr. Båda är laddhybrider, men det skiljer 50 procent i innehavskostnad. Väldigt mycket handlar om försäkrings- och servicekostnader. Att försäkra Mercedesen kostar ungefär 18 000 kronor per år medan premien för Mitsubishi bara är en tredjedel av det.

Privatleasing slår nya rekord

Privatleasing står för mer än en tredjedel av alla nya bilar som registreras på privatpersoner. För modeller som Peugeot 208 och Audi A3 är andelen privatleasing över 90 procent.

Aldrig tidigare har andelen privatleasing varit så hög i Sverige som under 2019. Hittills i år har mer än 40 000 bilar privatleasats. Det är över 36 procent av alla bilar som registrerats på privatpersoner. Under motsvarande period i fjol var andelen 29 procent.

Till skillnad från tjänstebilsmarknaden, där Volvo dominerar stort, är det Volkswagen-koncernen som dominerar marknaden för privatleasing. Medan endast 2 000 Volvo-bilar har privatleasats hittills i år, handlar det om 7 000 bilar för Volkswagen. Tillsammans med Seat och Skoda utgör VW-koncernens andel 17 000 av de totalt 40 000 privatleasade bilarna.

Faktum är att den mest privatleasade bilmodellen hittills i år, VW Golf, med 2 374 bilar är fler än alla Volvobilar tillsammans. Tvåa är VW Tiguan (2 004), trea Audi A3 (1 507) och fyra Renault Clio (1 431). Faktum är att Renault, med både Clio och Captur, är det enda märke som kan konkurrera med VW-koncernens bilmodeller på topp-tio-listan.

Allra högst andel har däremot Peugeot 208 där privatleasingen utgör 93 procent av september-försäljningen till privatkund, följt av Audi A3 med 91 procent och Seat Ibiza med 88 procent privatleasing.

Källa: Byttil och MRF

Volvos modellprogram

I takt med att Volvos modellprogram blir alltmer elektrifierat, ändras också bilarnas modellbeteckningar. Kvar finns principen med en eller två bokstäver följt av två siffror. V60, XC90 och så vidare. Nyare är vad som kommer därefter.

Recharge står för elbilar och laddhybrider generellt. P som i Pure definierar en elbil och siffran som kommer därefter indikerar batteristorleken.

P8 är exempelvis en elbil med batteri på 70-80 kWh. Volvo har även registrerat kombinationerna P5, P6, P9 och P10, vilket kan skvallra om kommande batteristorlekar.

T som i Twin Engine visar att bilen är en laddhybrid.

B som brake recuperation visar att det handlar om en mildhybrid, antingen bensin- eller diesel driven.

Avs:

Ynnor AB
Kärleksgatan 2
211 45 Malmö



FCA och PSA blir fjärde störst

Med 15 bilmärken blir sammanslagningen av Fiat-Chrysler (FCA) och Peugeot (PSA) världens fjärde största bilkoncern.

Jätteaffären mellan FCA och PSA är godkänd av respektive styrelser. De två koncernerna ska äga 50 procent vardera av det nya moderbolaget, som får sitt säte i Nederländerna. Börsvärdet i det nya bolaget uppskattas till motsvarande cirka 500 miljarder kronor.

I amerikansk-italienska FCA ingår idag, förutom Fiat och Chrysler, även bilmärken som Alfa Romeo, Jeep och några mindre märken. I PSA ingår Peugeot, Citroën, Opel och ytterligare några märken. Tillsammans blir de världens fjärde största biltillverkare, med 8,7

tillverkade fordon per år.

De har tillsammans knappt sex procent av den svenska personbilsmarknaden hittills i år. Störst är Peugeot med en marknadsandel på 2,6 procent och Citroën med drygt en procent.

I och för sig har Fiat nästan två procent av nybilsmarknaden, men då ingår också märkets husbilar, som står för den största delen av märkets försäljning. De ingår inte i ovanstående summering av marknadsandelen på sex procent.

PSA:s bilmärken: Ambassador, Aixam, Citroën, DS, Opel, Peugeot och Vauxhall.

FCA:s varumärken: Alfa Romeo, Chrysler, Dodge, Fiat, Jeep, Lancia, Maserati och Ram.

K.W. Bruun ny importör av Citroën

Från årsskiftet blir K.W. Bruun Autoimport AB ny svensk importör av Citroën.

- Det är glädjande att kunna presentera att vi nu tar ett helhetsansvar för importen av PSA:s samtliga varumärken, säger Tobias Pettersson, VD för K.W. Bruun Autoimport.

Den danska Interdan-koncernen, där K.W. Bruun Autoimport AB ingår, har sedan tidigare ett djupgående samarbete med franska PSA-gruppen. K.W. Bruun Autoimport ansvarar redan i dag för importen av PSA-märkena Peugeot, Opel och DS till Sverige.

- Att vi tar över importörsansvaret för Citroën ger oss en starkare position på marknaden och underlättar även positioneringen av PSA:s märken i Sverige. Nu kan vi positionera Citroën, Peugeot, Opel och DS så att de snarare kompletterar än konkurrerar med varandra, säger Tobias Pettersson och

fortsätter:

- Denna positionering kommer att bli mycket viktig när vi nu lanserar plug in-hybrider och elbilar på bred front, redo att möta det nya regelverk som EU inför 2020, och i större utsträckning kommer att satsa på business-to-business-försäljning.

Formellt genomförs K.W. Bruun Autoimports övertagande av Citroën genom att teckna ett nytt importörskontrakt som förväntas gälla från och med 1 januari 2020. Citroëns huvudsäte i Sverige blir Malmö, precis som för Peugeot, Opel och DS.

- Från vår sida är vi givetvis väldigt nöjda med att få utöka vårt nära samarbete med PSA och gemensamt växa på den svenska marknaden. Vi ser det också som ett gott betyg från PSA att vi nu ges denna möjlighet, säger Tobias Pettersson.

BMW och Elbilio samarbetar

Bildelningstjänsten Elbilio, som möjliggör för kommuner, företag, föreningar och fastighetsägare att starta egna elbilspooler, inleder ett samarbete med BMW Sverige. Syftet är att Fastighetsägarnas medlemmar, 15000 bostadsrättsföreningar och fastighetsägare, ska kunna skapa egna bilpooler. Elbilio står för plattformen, där användarna bokar och läser upp fordonet i en mobilapp, och BMW för elbilarna, BMW i3.

Holmgrens säljer Ford

Holmgrens Bil är en av Sveriges största återförsäljare med totalt 27 anläggningar på 18 orter i södra Sverige. Nu kompletterar man sitt utbud av mer än ett dussin nybilsmärken genom att börja sälja Ford på tre orter: Jönköping, Nässjö och Örebro. Där har det under en längre tid saknats representation från Ford.

Ökade risker med nya regler för vinterdäck

Det har blivit svårare än tidigare att lita på att ett däck är säkert. Det hävdar Carl-Erik Stjernvall, teknisk rådgivare på Riksförbundet M Sverige.

Tidigare gällde att ett vinterdäck var ett däck som särskilt framtagits för vinterkörning. I praktiken innebar formuleringen att däcktillverkarna var tvungna att anmäla de vinterdäck man avsåg sälja till en lista som administrerades av The Scandinavian Tire & Rim Organization, STRO. Var däck inte med på listan kunde det inte säljas eller användas som vinterdäck i Sverige.

Nu gäller nya regler, samtidigt som STRO har slutat ge ut listan på godkända däck. Ett vinterdäck behöver numera enbart uppfylla krav om vissa märkningar, som M+S och alptopp-/snöflingsymbolen, kallad 3PMSF.

Det gör också att det är fritt fram på marknaden för en del däck som däcktillverkaren inte har anpassat för våra vintervägar. Tvärt emot den utveckling som Transportstyrelsen har tänkt sig eftersom syftet med lagändringen var att förenkla marknaden.

- Det blir svårt för konsumenten att veta om ett däck verkligen är säkert och anpassat för våra nordiska förhållanden, säger Carl-Erik Stjernvall, teknisk rådgivare på Riksförbundet M Sverige, eftersom EU:s däckdekal inte tar hänsyn till våra nordiska förhållanden.

Enligt M Sverige måste man själv ta reda på om vinterdäcket är avsett för nordiska förhållanden. Deras rekommendation är att avstå från köp om informationen inte finns tillgänglig och du dessutom inte hittar några testresultat.

Sverige bäst på laddbilar

Försäljningen av laddbilar ökar i EU. Allra störst andel nya laddbilar finns i Sverige, åtta procent, men även Nederländerna ligger bra till. De flesta övriga EU-länder släpar dock efter rejält. Det visar en ny rapport från ACEA, som nu kräver större förmåner för att köpa laddbilar i alla länder. Annars kommer biltillverkarna att missa sina utsläppsmål 2021 och drabbas av höga böter.

Norge ligger bäst till i hela Europa, men de ingår inte i EU och får inte räknas in i biltillverkarnas utsläppspool. Allra sämst är Polen där endast 0,2 procent av de sålda bilarna är elbilar eller laddhybrider.