



SVENSKT NÄRINGSLIV

Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen
Enheten för mervärdesskatt och punktskatter

Vår referens/dnr:
2024-49

Er referens/dnr:
Fi2024/00720

2024-04-25

Remiss av promemorian Ändrad malus för husbilar och vissa alternativbränslefordon

Föreningen Svenskt Näringsliv har beretts tillfälle att avge yttrande över rubricerad promemoria och lämnar synpunkter i enlighet med vad som anges nedan.

Sammanfattning av synpunkter

- Svenskt Näringsliv vill understryka klimatfrågans betydelse, vikten av att säkerställa en hållbar utveckling samt behovet av en effektiv politik för att stödja detta arbete. Promemorians förslag bedöms väl avvägda.
- Svenskt Näringsliv tillstyrker förslaget om att avskaffa malus på fordonsskatten avseende husbilar. Dock bör karenstiden för återbetalning av fordonsskatt för samtliga personbilar av klass II, inklusive husbilar, och lätta lastbilar avskaffas eller kortas väsentligt.
- Svenskt Näringsliv delar uppfattningen att det är svårt att motivera, från såväl miljö- som skatteperspektiv, att fordonsskatten är lägre för nya personbilar och lätta lastbilar som kan köra på E85 om den absoluta merparten av aktuella fordon inte använder E85 som drivmedel.
- Skatter som införts med miljöargument måste vara ändamålsenliga och ha avsedd styreffekt. Regeringen bör rensa i styrmedelsfloran och avskaffa miljöskatter som har begränsad eller ingen miljöstyrning. Elektronikskatten och flygskatten är exempel på fiskala skatter som införts med miljömotiv och som bör avskaffas snarast på grund av bristande funktionalitet och miljöstyrning.

Grunder för förslagen

I promemorian föreslås följande.

- Husbilar¹ ska inte omfattas av malus.² Skälet till ändringen är att det sedan malus infördes 2018 tillämpas en ny metod, WLTP³, för att mäta fordons utsläpp av bl.a. koldioxid. Den nya metoden leder generellt till högre uppmätta uppsläppsvärden än den metod som användes när malus infördes. Detta har inneburit att beskattningen av husbilar är betydligt högre än vad som var fallet när malus infördes.

Enligt nuvarande bestämmelser gäller, under den tid malus tas ut, särskilda regler för återbetalning av fordonskatt för husbilar vid avställning. Den nuvarande kortare karenstiden om fyra dagar, i stället för 15 dagar, gäller under husbilens tre första år. Det motsvarar den period då det tas ut ett förhöjt belopp till följd av bonus-malus-systemet. Enligt promemorian innebär borttagande av malus att de särskilda återbetalningsreglerna inte längre fyller någon funktion och därför föreslås att de ska tas bort.

- Undantaget från malus för nya fordon som är utrustade med teknik för drift med en bränsleblandning som till övervägande del består av alkohol ska tas bort. Som skäl anges att dagens regler skapar incitament att välja ett fordon anpassat för E85 eller att efterkonvertera ett bensindrivet fordon till drift med E85, även i fall där brukaren av fordonet inte har för avsikt att använda E85 som drivmedel. Enligt Trafikverkets bedömning utgjorde vanlig bensin drygt 85 procent av det drivmedel som under åren 2018-2022 användes i fordon anpassade för drift med E85.

Finansdepartementet bedömer det inte möjligt att kontrollera vilket drivmedel som faktiskt används i fordon anpassade för drift med E85 och därmed inte heller möjligt att begränsa undantaget från malus till att gälla bara fordon som faktiskt drivs med drivmedel som ger upphov till lägre utsläpp av fossil koldioxid. Reglerna riskerar därmed att leda till ett omfattande skatteundandragande utan att syftet med lägre utsläpp av fossil koldioxid uppnås.

Förslaget om att ta bort malus för husbilar beräknas innebära en negativ offentligfinansiell effekt om 70 miljoner kronor för 2025 och en varaktig negativ offentligfinansiell effekt om 80 miljoner kronor per år för efterföljande år. Borttagandet av undantaget för nya fordon som är utrustade med teknik för bränsleblandning som till övervägande del består av alkohol, förväntas ha en positiv offentlighetsfinansiell effekt om 40 miljoner kronor för 2025. Den varaktiga offentligfinansiella effekten förväntas vara 280 miljoner per år.

Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 februari 2025.

¹ Personbilar klass II

² Malus innebär en förhöjd fordonsskatt under de tre första åren.

³ WLTP, Light Vehicles Test Procedure

Synpunkter

Allmänt

Svenskt Näringsliv står bakom det svenska målet om netto noll utsläpp till 2045 och driver på för att hela EU ska nå netto noll 2050. En förutsättning för all framgångsrik klimatpolitik är att den inte slår mot konkurrenskraften eller underminerar stödet för politiken. Svenskt Näringsliv vill understryka klimatfrågans betydelse, vikten av att säkerställa en hållbar utveckling samt att politiken behöver vara effektiv för att stödja detta arbete. Vidare är det viktigt med långsiktiga och förutsebara skatteregler som möjliggör att företag gör investeringar i miljöfrämjande teknik som stärker svensk konkurrenskraft i den gröna omställningen.

Svenskt Näringsliv anser, och har tidigare framfört,⁴ att det finns brister i bonus-malus-systemets struktur:

- Ett grundproblem med systemet är att det inte är relaterat till den faktiska mängden utsläppt koldioxid, vilket bl.a. får den miljömässigt tveksamma effekten att kostnaden per kilometer minskar med ökad körsträcka.
- Eftersom exempelvis en laddhybrid endast innebär möjlighet till låga utsläpp är det i slutändan hur bilen faktiskt används som avgör och det är oklart vad den explicita nyttan skulle kunna tänkas vara med att öka andelen fordon med möjlighet till låga utsläpp.⁵ En större andel fordon med möjlighet till låga utsläpp innebär inte per automatik att utsläppen minskar.
- Utformningen av malus med förhöjd skatt under de tre första åren kan få effekten att nybilsförsäljningen minskar samtidigt som bilar som är fyra år eller äldre och generellt har högre koldioxidutsläpp blir mer attraktiva. Detta är kontraproduktivt när det gäller förnyelsen av fordonsflottan och riskerar leda till ökade istället för minskade koldioxidutsläpp från bilar.
Bonus-malus-systemet bör beakta transportnyttan för olika fordon. Att lätta lastbilar och bussar jämställs med personbilar innebär en särskilt hög skattebelastning på dessa fordon, trots att de i regel innebär effektivare transporter än personbilar. Som skatten är utformad kan det vara skattemässigt fördelaktigt att dela upp transporter av gods och personer på flera mindre fordon i stället för ett större med ökad total miljöbelastning som följd.

⁴ Se Svenskt Näringslivs tidigare remissvar avseende bonus malus från den 19 april 2016, 23 november 2020 och 26 november 2021.

https://www.svensktnaringsliv.se/bilder_och_dokument/rapporter/wd0xs0_remissvar_2021-158pdf_1178058.html/remissvar_2021-158.pdf

https://www.svensktnaringsliv.se/bilder_och_dokument/fohbwl_svenskt-naringsliv_remissvar_forstarkt-och-forenklad-miljostyrnin_1159841.html/Svenskt+Nringliv_remissvar_Frstrkt+och+frenklad+miljstyrning+i+bonus+malus+sytems_tet_201123.pdf

https://www.svensktnaringsliv.se/material/remissvar/remissvar-52-2017pdf_1115937.html/Remissvar+52-2017.pdf

⁵ Se sid 32 i professor "Runar Brännlunds rapport Greenwash? En analys av svenska miljöskattereffektivitet" (2018).

https://www.svensktnaringsliv.se/bilder_och_dokument/n4dsj0_rapport_greenwash_webb_003_pdf_1126897.html/Rapport_Greenwash_Webb_003_.pdf

Ändrade regler för husbilar

Svenskt Näringsliv tillstyrker att malus på husbilar tas bort med anledning av införandet av mätmetoden WLTP som inneburit högre beskattning än vad som varit avsikten. En alltför hög beskattning riskerar leda till att försäljningen av nya husbilar minskar, vilket innebär att fordonsparken blir äldre. En äldre fordonspark gynnar varken miljö eller trafiksäkerhet.

Dock anser Svenskt Näringsliv att en förlängd karenstid för återbetalning av fordonsskatt innebär att det blir mer ogynnsamt att ställa av en husbil vilket potentiellt bidrar till mer utsläpp. I stället bör den nuvarande förmånligare karenstiden för återbetalning av fordonsskatt avseende nyare husbilar utvidgas till att även omfatta alla personbilar av klass II, inklusive husbilar, och lätta lastbilar som i likhet med de aktuella husbilarna har fått en avsevärt högre fordonsskatt.

Den nuvarande ekonomiska konjunkturen visar på att det finns ett reellt behov för företag att med kort varsel kunna minska sina kostnader. Många företag ser därför behov av att ställa av sina fordon som för närvarande inte används för att därmed inte behöva betala fordonsskatt och försäkring. Exempel på branscher där behovet finns är bl.a. taxi, beställningstrafik med buss och biluthyrning.

Det bästa för företagen vore att ta bort nuvarande karens helt, men en ändring av 15-dagarsregeln till fyra dagar skulle underlätta för företagen. Ett slopande av karensen, alternativt en kraftig sänkning av nuvarande karenstid, skulle underlätta för företag som har fordon avställda på grund av minskade resor, transporter och uthyrningar att, på kort varsel, ta intermitteranta uppdrag utan att i alltför stor utsträckning behöva betala fordonsskatt under avställningsperioder. Förmånligare karenstider ger företagen flexibilitet att anpassa sig till rådande omständigheter för att kunna växla upp när konjunkturen vänder uppåt igen.⁶

Malus för nya fordon med bränsleblandning med alkohol

Svenskt Näringsliv delar uppfattningen att det är svårt att motivera, från såväl miljö- som skatteperspektiv, att fordonsskatten är lägre för nya personbilar och lätt lastbilar som kan köra på E85 om den absoluta merparten av aktuella fordon inte använder E85 som drivmedel. Det ska ses i ljuset av att personbilar och lätta lastbilar som är anpassade för drift med E85 har högre genomsnittligt CO₂-värde än motsvarande bensin- och dieselfordon.⁷

De styrmedel som används bör inte bara stimulera köp av nya bilar med möjlig låg miljö- och klimatpåverkan utan även brukandet av dessa fordon. Åtgärder som kan vidtas för att göra fordon med bättre miljöprestanda mer attraktiva kan exempelvis vara att införa differentierade bro- och trängselskatter, differentierade parkeringskostnader, etc. Förutom styrmedel är utbyggnad av infrastruktur centralt både för laddning och för biodrivmedel för att minska klimatpåverkan från vägtransporterna.

Rensa i styrmedelsfloran – miljöskatter måste vara miljöstyrande

Skatter som införts med miljöargument måste vara ändamålsenliga och ha avsedd styreffekt.⁸ Mot bakgrund av detta är det viktigt att regeringen, i syfte att upprätta tilltron till

⁶ Se Svenskt Näringslivs remissvar avseende Skatteverkets promemoria "Förmånligare villkor för återbetalning av fordonsskatt för husbilar vid avställning" från den 25 maj 2020. https://www.svensktnaringsliv.se/bilder_och_dokument/ewyh04_svenskt-naringsliv_remissvar_formanligare-villkor-foraterbetalni_1141187.html/Svenskt+Naringsliv_remissvar_Frmanligare+villkor+fr+terbetalning+av+fordonsskatt+fr+husbilar+vid+avstllning_200525.pdf

⁷ Se tabell 6.5 på sid 16 i aktuell promemoria.

⁸ Se bl.a. Brännlund (2018).

miljöskatter, rensar i styrmedelsfloran och avskaffar skatter som har införts med miljöargument men som har begränsad eller helt saknar miljöstyrning.⁹ Elektronikskatten¹⁰ och flygskatten¹¹ är exempel på fiskala skatter som införts med miljömotiv och som bör avskaffas snarast på grund av bristande funktionalitet och miljöstyrning.

SVENSKT NÄRINGSLIV

Robert Lönn

Nils Paul

⁹ Se bl.a. Svenskt Näringslivs rapport "Hur kan styrmedel bli mer cirkulärt? Styrmedel och åtgärder för ökad resurseffektivitet" (2024).

https://www.svensktnaringsliv.se/bilder_och_dokument/rapporter/k1byvw_rapport_hur_kan_sverige_bli_mer_cirkulart_webbpdf_1207047.html/Rapport_Hur_kan_Sverige_bli_mer_cirkulart_webb.pdf

¹⁰ Lag (2016:1067) om skatt på kemikalier i viss elektronik

¹¹ Lag (2017:1200) om skatt på flygresor