

Finansdepartementet  
Skatte- och tullavdelningen  
Enheten för mervärdesskatt och punktskatter  
Viktor Berg

Vår referens/dnr:  
2021-158

Er referens/dnr:  
Fi2021/03144

2021-11-26

## Remiss av promemorian **Skärpt miljöstyrning i bonus-malus-systemet**

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

### Sammanfattning av synpunkter

- Svenskt Näringsliv anser att det finns ett flertal brister i skattens struktur. Bl.a. missgynnas nya fordon i förhållande till äldre fordon, transportnyttan av olika fordon beaktas inte och systemet är inte teknikneutralt.
- Det är tveksamt om bonus malus är ett effektivt styrmedel som har en verklig effekt på miljön.
- Hänsyn bör tas till den sammanlagda effekten av andra styrmedel innan nya höjningar görs av malusdelen.
- Den generellt ökade fordonsbeskattningen innebär en ökad kostnadsbelastning som, i synnerhet när det gäller fordon som används i näringsverksamhet, försämrar svensk konkurrenskraft.
- De styrmedel som används bör inte bara stimulera köp av nya bilar med möjlig låg miljö- och klimatpåverkan utan även brukandet av dessa fordon. Förutom styrmedel är utbyggnad av infrastruktur, både för laddning och för biodrivmedel centralt för att minska klimatpåverkan från vägtransporterna.

### Grunder för förslaget

Från och med den 1 juli 2018 gäller bonus-malus-systemet vilket innebär att fordonsskatten är högre i tre år från att ett fordon blir skattepliktigt för första gången. Den högre fordonsskatten gäller för bensin- och dieseldrivna personbilar, husbilar, lätta bussar och lätta lastbilar av fordonsår 2018 eller senare som tas i trafik för första gången den 1 juli 2018 eller senare. Huvudmotivet för bonus-malus-systemet är att öka andelen miljöanpassade fordon med lägre koldioxidutsläpp.

Regeringen har i budgetpropositionen för 2022, prop. 2021/22:1, bedömt att miljöstyrningen i det s.k. bonus–malus-systemet bör skärpas. Det föreslås därför att den nedre gränsen för

när det förhöjda koldioxidbeloppet tas ut sänks från 90 till 75 gram koldioxid per kilometer och att gränsen för när den högre nivån på det förhöjda koldioxidbeloppet tas ut sänks från 130 till 125 gram per kilometer.

Det innebär att koldioxidbeloppet under de tre första åren för lätta bensin- och dieseldrivna fordon från det att fordonet blir skattepliktigt första gången blir summan av:

- 107 kr per gram koldioxid som fordonet släpper ut vid blandad körning mellan 75 gram och 125 gram, och
- 132 kr per gram koldioxid som fordonet släpper ut vid blandad körning över 125 gram.

Den varaktiga skatteeffekten av den föreslagna ändringen av bonus-malus-systemet beräknas uppgå till 910 miljoner kronor per år.

Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 juni 2022.

## Synpunkter

### *Allmänna synpunkter på bonus-malus-systemets struktur*

Svenskt Näringsliv anser, och har tidigare framfört,<sup>1</sup> att det finns brister i skattens 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 slutänden 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.<sup>2</sup> 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 att bilar som är fyra år eller äldre och generellt har högre koldioxidutsläpp blir mer attraktiva. Detta är kontraproduktivt när

<sup>1</sup> Se Svenskt Näringslivs tidigare remissvar avseende bonus malus från den 19 april 2016 och den 23 november 2020.

[https://www.svensktnaringsliv.se/material/remissvar/remissvar-52-2017pdf\\_1115937.html/Remissvar+52-2017.pdf](https://www.svensktnaringsliv.se/material/remissvar/remissvar-52-2017pdf_1115937.html/Remissvar+52-2017.pdf)

[https://www.svensktnaringsliv.se/bilder\\_och\\_dokument/fohbwl\\_svenskt-naringsliv\\_remisvar\\_forstarkt-och-forenklat-miljostyrnin\\_1159841.html/Svenskt+Nringliv\\_remisvar\\_Frstrkt+och+frenklad+miljstyrning+i+bonus+malus+sytemstet\\_201123.pdf](https://www.svensktnaringsliv.se/bilder_och_dokument/fohbwl_svenskt-naringsliv_remisvar_forstarkt-och-forenklat-miljostyrnin_1159841.html/Svenskt+Nringliv_remisvar_Frstrkt+och+frenklad+miljstyrning+i+bonus+malus+sytemstet_201123.pdf)

<sup>2</sup> Se sid 32 i Runar Brännlunds rapport Greenwash? En analys av svenska miljöskatterseffektivitet.

[https://www.svensktnaringsliv.se/bilder\\_och\\_dokument/n4dsj0\\_rapport\\_greenwash\\_webb\\_003\\_pdf\\_1126897.html/Rapport\\_Greenwash\\_Webb\\_003\\_.pdf](https://www.svensktnaringsliv.se/bilder_och_dokument/n4dsj0_rapport_greenwash_webb_003_pdf_1126897.html/Rapport_Greenwash_Webb_003_.pdf)

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 jämföras 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.
- Svenskt Näringsliv anser att bonus-malus-systemet har brister när det gäller teknikneutralitet. Samtliga fordon som körs på biodrivmedel bör få en lägre fordonsskatt. Det innebär exempelvis att HVO100 i likhet med gas och E85 bör ha en lägre fordonsskatt.

### *Miljömässigt tveksamt*

En utgångspunkt i miljöpolitik bör vara att använda effektiva styrmedel som har en verklig effekt på miljön. I rapporten Kontrollstation för strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet (ER 2020:03 och ER 2020:04), framtagen av sex svenska myndigheter, konstaterades att det ännu inte går att utläsa någon positiv effekt av bonus-malus-systemet på utsläppen från den svenska transportsektorn.<sup>3</sup> Av aktuell promemoria framgår att det är svårt att kvantifiera hur stort bidraget är från bonus-malus-systemet på utsläppen av koldioxid i Sverige.

Enbart misstanken om att bonus-malus-systemet inte har någon effekt på utsläppen, liksom svårigheten att mäta systemets effekter, signalerar att systemet behöver utvärderas innan ytterligare skärpningar görs. Såväl vår miljö som vår välfärd är för viktiga för att beslut ska tas utan tillräcklig analys av lämpligheten och effektiviteten av ett styrmedel. Det måste ligga i alla och envars intresse att de styrmedel som används uppfattas som rimliga och har avsedd styreffekt.

### *Hänsyn bör tas till den sammanlagda effekten av andra styrmedel*

Svenskt Näringsliv anser att en noggrann analys måste göras av de sammanlagda samhällsekonomiska effekterna av införda skatter och avgifter på fordonsområdet innan nya höjningar görs av malusdelen. Utöver bonus-malus-systemet har det införts en automatisk årlig uppräknings av bensin och diesel på två procentenheter utöver konsumentprisindex som leder till att skatten på bensin och diesel ökar med 50 procent på tjugo år. Samtidigt har reduktionsplikten med utökade krav på biodrivmedel i bensin och diesel medfört en högre kostnad för drivmedel.

Sammantaget innebär ändringarna ökad ekonomisk belastning för företagens transporter vilket är problematiskt då Sverige är ett stort och transportberoende land. De högre kostnaderna för transporter som förslaget innebär får särskilt kännbara konsekvenser för glesbygden. Person- och varutransporter i glesbygden måste kunna ske till rimlig kostnad och möjligheterna att byta till skattegynnade fordon eller till andra transportmedel är här

---

<sup>3</sup> Se även s. 16 i finansdepartementets promemoria Förstärkt och förenklad miljöstyrning i bonus-malus-systemet, från den 20 oktober 2020.

begränsade av tekniska, klimatmässiga och infrastrukturella skäl. I sammanhanget bör det noteras att huvuddelen av bonusarna i systemet hamnar hos fordonsägare i städerna.

### *Negativa effekter för samhällsekonomin*

Den generellt ökade fordonsbeskattningen innebär en ökad nationell kostnadsbelastning som, i synnerhet när det gäller fordon som används i näringsverksamhet, försämrar svensk konkurrenskraft.

Förslaget rör endast fordon som registreras i Sverige och snedvrider därför konkurrensen mellan svenska och utländska åkerier. En stor del av det svenska näringslivets transporter kommer fortsatt nyttja svenskregistrerade fordon. Skattehöjningens effekter kommer direkt slå mot de transportberoende företagens konkurrenskraft. Det gäller både exporterande företag som har svårt att övervältra transportkostnadsökning mot sina kunder men även transportintensiva företag inom Sveriges gränser, vars priser kommer öka mot konsument.

### *Utvärdera andra incitament och åtgärder*

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.

SVENSKT NÄRINGSLIV

Johan Fall

Robert Lönn