



**SVENSKT NÄRINGSLIV**

Finansdepartementet  
Skatte- och tullavdelningen  
Enheten för mervärdesskatt och punktskatter  
Alexandra Wingmark

Vår referens/dnr:  
193/2020

Er referens/dnr:  
Fi2020/04288

2020-11-23

## **Remiss av promemorian Förstärkt och förenklad miljöstyrning i bonus-malus-systemet**

Föreningen Svenskt Näringsliv har beretts tillfälle att avge yttrande över rubricerad promemoria och vill med anledning därav avge följande yttrande.

Svenskt Näringsliv avstyrker förslaget i enlighet med vad som anges nedan.

### **Bakgrund**

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.

I promemorian föreslås att malus i bonus-malus-systemet för nya fordon ska stärkas genom att beloppen som ingår i beräkningen av det förhöjda koldioxidbeloppet höjs med 25 kronor. Vidare föreslås att nedre gränsen för när det förhöjda koldioxidbeloppet tas ut sänks från 95 till 90 gram per kilometer. Gränsen för när den högre nivån på det förhöjda koldioxidbeloppet tas ut sänks samtidigt från 140 till 130 gram per kilometer.

Detta innebär sammantaget för bensin- och dieseldrivna lätta fordon att koldioxidbeloppet ska vara summan av 107 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 90 gram t.o.m. 130 gram och 132 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 130 gram. Detta gäller fortsatt under de tre första åren från det att fordonet blir skattepliktigt för första gången.

Ändringarna föreslås gälla för personbilar, lätta bussar och lätta lastbilar som för första gången blir skattepliktiga fr.o.m. den dag då lagändringen träder i kraft. Från år 4 och därefter gäller fortfarande att koldioxidbeloppet är 22 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 111 gram. För fordon som kan drivas med etanol eller annan gas än gasol tas inget förhöjt koldioxidbelopp ut vilket innebär att dessa fordon för samtliga år de är i trafik har ett koldioxidbelopp på 11 kronor per gram

**Svenskt Näringsliv Confederation of Swedish Enterprise**

Postadress/Address: SE-114 82 Stockholm Besök/Visitors: Storgatan 19 Telefon/Phone: +46 (0)8 553 430 00  
www.svensktnaringsliv.se Org. Nr: 802000-1858

koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 111 gram. För dieselfordon som omfattas av förslaget kommer bränsletillägg att tillämpas även efter de tre första åren, precis så som gäller för de fordon som i dag omfattas av bonus–malus-systemet.

Av promemorian framgår att de föreslagna förändringarna bedöms förstärka miljöstyrningen och bidra till att intäkterna från bonus-malus-systemet överstiger dess kostnader. Den varaktiga effekten av den föreslagna ändringen av bonus-malus-systemet beräknas uppgå till 1,49 miljarder kronor per år. För många lätta lastbilar innebär förändringen 3 000 till 4 000 kr i tillkommande fordonsskatt per år de tre första åren.

Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 april 2021.

## Inställning

### *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 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.
- Svenskt Näringsliv anser att bonus-malus-systemet har brister när det gäller teknikneutralitet. Samtliga fordon som körs på biodrivmedel bör få en lägre

<sup>1</sup> Se Svenskt Näringslivs tidigare remissvar avseende bonus malus från den 19 april 2016. [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)

<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)

fordonsskatt. Det innebär exempelvis att HVO100 i likhet med gas och E85 berättigar till en lägre fordonsskatt.

### *Miljömässigt tveksamt*

En utgångspunkt i miljöpolitik bör vara att använda effektiva styrmedel som har en verklig effekt på miljön. Av promemorian framgår att Energimyndigheten, i samarbete med sex andra myndigheter, konstaterade att det ännu inte går att utläsa någon positiv effekt på utsläppen av bonus malus-systemet.

Enbart misstanken om att bonus-malus-systemet inte har någon effekt på utsläppen 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.

Den uteblivna miljönyttan är problematisk då de föreslagna ändringarna innebär ytterligare överfinansiering av bonus-malus-systemet. Det framstår som att det finns fiskala motiv där de föreslagna ändringarna motiveras av miljöskäl.

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

En annan omständighet som bör föranleda en närmare konsekvensanalys av bonus-malus-systemet betydelse för utsläppen är, som promemorian anger, att intäktsberäkningarna utgår från att den nya mätmetoden WLTP. I genomsnitt leder den till 20 procent högre koldioxidvärden för bensin- och dieseldrivna bilar jämfört med den tidigare mätmetoden NEDC. En naturlig följd borde varit att justera ner gränsvärden och skattesatser i motsvarande mån, men så har inte skett. Det innebär att fordon som registreras fr.o.m. den 1 januari 2020 antas ha ett koldioxidvärde som är i genomsnitt 20 procent högre än för motsvarande fordon som registrerades tidigare. En högre procentuell skillnad leder till högre intäkter från malus men sannolikt också lägre kostnader för bonus. Den kraftfulla höjningen som uppstått med anledning av ändring av mätmetod bör i sig föranleda tveksamheter avseende ytterligare justeringar i bonus-malus-systemet.

### *Negativa effekter för samhällsekonomin*

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

Förslaget rör endast fordon som registreras i Sverige och företagare blir alltmer internationaliserade. Skattehöjningarna innebär att svenska företagare tappar konkurrenskraft när de söker uppdrag utanför Sverige, liksom att utländska företag som erbjuder sina tjänster i Sverige får en konkurrensfördel. Många gånger har också utländska företagare i dessa verksamheter äldre fordon med sämre miljöegenskaper. Förslaget ger också incitament för svenska företagare att flytta ut och bedriva eventuell fortsatt verksamhet på svenska marknaden från utländsk bas.

### *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. Det är viktigt för att vi ska behålla t.ex. el- och gasbilar i Sverige. I dag exporteras många av dessa fordon när de inte längre omfattas av bonus-malus-system efter tre år. 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, både för laddning och för biodrivmedel centralt för att minska klimatpåverkan från vägtransporterna.

SVENSKT NÄRINGSLEV

Johan Fall

Robert Lönn