

Finansdepartementet
Enheten för mervärdesskatt och punktskatter
Rättssakkunnig
Alexandra Wingmark

Förstärkt och förenklad miljöstyrning i bonus-malus-systemet

Sammanfattning

Transportstyrelsen tillstyrker förslag till lag om ändring i vägtrafikskattelagen (2006:227) som innebär att förändringar görs i den förhöjda fordonsskatten, så kallad malus, i bonus-malus-systemet.

Transportstyrelsen anser att man i konsekvensutredningen i större utsträckning behöver utreda hur företag och ägare av lätta lastbilar och husbilar påverkas av förslaget, då förändringar i bonus-malus-systemet tenderar att få stora och oförutsedda konsekvenser för ägare av sådana fordon.

Transportstyrelsens synpunkter

3.1 Miljöstyrningen i bonus–malus-systemet för nya lätta fordon

Transportstyrelsen har uppmärksammat en ökande trend när det gäller andelen stora och tunga personbilar och SUV-modeller vilket riskerar att leda till lägre energieffektivitet i fordonsflottan. Förslaget till ny malusskatt bör delvis kunna minska den risken i Sverige, men Transportstyrelsen anser att det saknas tydliga incitament i lagstiftningen för ökad energieffektivitet hos klimatbonusbilar och etanolbilar.

4. Förstärkt och förenklad miljöstyrning i bonus-malus-systemet

Transportstyrelsens tolkning av promemorian är att etanolbilar gynnas ganska kraftigt av förslaget medan bilar som kan drivas med HVO inte gör det. Detta anser Transportstyrelsen ger en snedvridande styreffekt mellan dessa två bränslen trots att båda sänker CO₂-utsläppen markant. HVO kommer förmodligen att kunna ha större potential än etanol för framtida minskningar av koldioxidutsläpp eftersom det medför en högre energieffektivitet totalt sett.

6.1 Förslagets syfte och alternativa lösningar

Transportstyrelsen har noterat att helt eldrivna bilar alltid får högsta bonus oavsett storlek och energieffektivitet. Undersökningar av hur laddhybrider används visar att de faktiska koldioxidutsläppen avviker i betydligt större utsträckning ifrån de deklarerade CO₂-värdena jämfört med konventionella modeller. Skillnaden mellan malusskatt och bonusbelopp för en laddhybrid kontra motsvarande modell med konventionell drivning blir därmed betydligt större än skillnaden i faktiska koldioxidutsläpp. Med det nya bonusförslaget hamnar de allra största modellerna utanför bonusen, men genom att öka räckvidden något på dessa modeller så kan de få ned CO₂-värdet för att kunna kvala in igen kommande modellår. Transportstyrelsen anser att detta bör analyseras i konsekvensutredningen.

6.4 Effekter för företag

Transportstyrelsen anser att man i konsekvensutredningen inte i tillräckligt hög utsträckning belyser hur företag och ägare av lätta lastbilar(husbilar) påverkas ekonomiskt av de nya malusnivåerna. Lätta lastbilar som till största delen används av företag kommer att i genomsnitt ligga högre i koldioxidutsläpp eftersom dessa har ett betydligt mer tillåtande utsläppskrav i EU jämfört med personbilar. Transportstyrelsen ser en risk i att detta kan medföra en del orimliga skattebördor för ägarna till sådana fordon och efterfrågar ytterligare analys om hur man kan motverka sådana effekter.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Jonas Bjelfvenstam. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog avdelningsdirektör Jan-Olov Öhrn och utredare Zandra Karlsson, den senare föredragande.

Jonas Bjelfvenstam
Generaldirektör