

Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen
Enheten för mervärdesskatt och punktskatter

Ort
2021-11-30

Vår referens
Philip Thunborg

Dnr
Fi2021/03144

Remissyttrande av promemorian Skärpt miljöstyrning i bonus-malus-systemet

Företagarna har givits tillfälle att bidra med ett yttrande gällande rubricerad promemoria och lämnar härmed följande synpunkter.

Bakgrund och sammanfattning

Regeringen införde år 2018 det så kallade bonus malus-systemet, där bonus ges vid köp av vissa fordon med låga utsläpp av koldioxid medan fordon med höga utsläpp av koldioxid får en malus i form av förhöjd fordonsskatt under tre år. Systemets nivåer har förändrats sedan systemets tillkomst och genom rubricerad promemoria föreslås ytterligare ändringar för att skärpa dess miljöstyrning. Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 juni 2022.

Promemorian föreslår 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 gram per kilometer till 125 gram per kilometer. Detta innebär att för bensin- och dieseldrivna lätta fordon blir koldioxidbeloppet under de tre första åren från det att fordonet blir skattepliktigt 107 kronor per gram koldioxid som fordonet släpper per kilometer utöver 75 gram och upp till och med 125 gram, och 132 kronor per gram koldioxid som fordonet släpper ut per kilometer utöver 125 gram.

Företagarna delar regeringens syn om vikten av att minska utsläppen från transportsektorn genom att ställa om till en mer energieffektiv fordonsflotta. Vi anser dock att promemorians förslag bidrar till att systemet blir kontraproduktivt, att det drabbar vissa branscher särskilt hårt samt att de totala skattepålagorna för de som äger ett fordon i många fall blir orimligt stora.

Företagarna avstyrker därför promemorians förslag.

Företagarnas synpunkter på förslaget

Utsläppen från transportsektorn behöver minska och andelen förnybart drivmedel måste öka. I detta arbete ligger stort fokus på styrmedel som bonus malus-systemet, reduktionsplikten och skatt på bensin och diesel.

Bonus malus-systemet är i detta avseende en bra modell i grunden, men det är i nuläget utformat på ett ineffektivt och orättvist sätt. Systemet bör vara baserat på livscykelanalyser för att få en mer rättvis bild av fordonets klimatpåverkan och således en mer rättvis uppdelning i systemet. Dessutom bör transportnyttan vägas in. Personbilar och lätta lastbilar behandlas nu i samma system, vilket särskilt missgynnar fordon som används av olika serviceverksamheter, exempelvis hantverkare och distributionsföretag, då de generellt är både tyngre och större än personbilar. Personbilar och lätta lastbilar har olika användningsområden, men eftersom de behandlas i samma system kommer de lätta lastbilarna ofta vara på malus-sidan i systemet – även om de är betydligt mer miljöanpassade än andra likvärdiga modeller. Det behövs därför ett parallellt system för denna fordonskategori, där fordon med samma användningsområde jämförs med varandra för uträkningen av bonus respektive malus.

I Företagarnas rapport *Hållbarhet som konkurrensfördel – småföretagen ställer om* framgår att majoriteten av Sveriges företagare har ambitionen att minska sina utsläpp av växthusgaser och att hälften redan har vidtagit åtgärder som minskar utsläppen. Bland de åtgärder där företagen ser störst möjligheter att minska sina utsläpp finner vi framför allt åtgärder kopplade till transporter. Val av tjänstebil samt inköp av godstransporter och egna godstransporter är framträdande bland identifierade åtgärder. Samtidigt anser företagen att ökade kostnader är det största hindret för minskade utsläpp i verksamheten. Rapporten visar även att nästan samtliga företagare förväntar sig ökade krav på utsläppsminskningar från staten i form av regleringar och skatter. Samtidigt är det knappt hälften av företagen som upplever att de har beredskap att möta dessa ökade krav.¹

Den låga beredskapen hos företagen att kunna möta ökade krav, kombinerat med omställningshinder i form av ökade kostnader, medför att det krävs en helhetssyn på området, så att ökade kostnader inte hindrar företagen från att ställa om. Ett eget system för lätta lastbilar hade underlättat mer klimatsmarta val när företag investerar i ett nytt fordon. Dagens bonus malus-system med höga fordonsskatter för just dessa fordon riskerar öka incitamenten till begagnatköp och dämpa nybilsförsäljningen, vilket försenar omställningen.

Reduktionsplikten är ett viktigt verktyg för att ställa om fordonsflottan och bidra till att Sverige når målet om 70 procent minskade växthusgasutsläpp från inrikes transporter år 2030. I kombination med andra styrmedel ämnade att snabba på omställningen från fossildrivna fordon till mer miljövänliga fordon gör reduktionsplikten emellertid att fordonsägande blir allt mer kostsamt – inte minst för de många företagare som är helt beroende av transporter i sin verksamhet. När det nu finns en kontinuitet i reduktionsplikten, där nivåerna under kommande år ska trappas upp, kan reduktionsplikten tillsammans med ett mer välbalanserat bonus malus-system effektivt och på ett mer rättvist sätt främja omställningen av fordonsflottan.

Vidare ser vi också en problematik i att de ständigt ökade kostnaderna i systemet ännu inte har inneburit några positiva effekter på utsläppen från transportsektorn, vilket framgår av en kontrollstation för den strategiska planen för omställning av transportsektorn till fossilfrihet.² Andelen laddbara bilar och gasbilar i nybilsförsäljningen har visserligen ökat sedan bonus malus-systemet infördes, men under samma period har såväl den svenska regeringen som flertalet EU-medlemsländer varit offensiva i sitt arbete vad gäller styrningen av fordonstillverkarnas utbud. Inom ett årtionde kan lagstiftning om förbud mot försäljning av nya bensin- och dieseldrivna fordon vara på plats och i arbetet med den nya EU-taxonomin, ligger stort fokus på klassificeringen av vilka fordon som ska anses vara hållbara. Rena elfordon och fordon som drivs på biobränsle och gas bör finnas med i taxonomin, vilket påverkar fordonstillverkarnas produktion och utbud i riktningen mot att uteslutande erbjuda sina kunder miljövänliga fordon. Det finns således ett flertal faktorer som spelar in i utvecklingen av ökad produktion och utbud av miljövänligare alternativ än att enbart driva omställningen genom ökade kostnader för konsumenterna.

Philip Thunborg
Näringspolitisk expert
Företagarna

Fredrik Östbom
Samhällspolitisk chef
Företagarna

¹ Företagarna, Fossilfritt Sverige & Beyond Intent, "Hållbarhet som konkurrensfördel – småföretagen ställer om", 2019. <https://www.foretagarna.se/contentassets/b50add3c586e450e8c69f13f4510d1e7/20190308-hallbarhet-som-konkurrensfordel--smaforetagen-staller-om--desktop.pdf>

² ER 2020:3 & ER 2020:4, Kontrollstation för Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet. Boverket, Energimyndigheten, Naturvårdsverket, Trafikanalys, Trafikverket och Transportstyrelsen.