

REMISSVAR

2021-11-26

Finansdepartementet

Fi2021/03144

Skärpt miljöstyrning i bonus–malus-systemet

Småföretagarnas Riksförbund är ett förbund av småföretagare för småföretagare och har som syfte att påverka politiska beslut för att göra det enkelt, tryggt och lönsamt att driva företag. Förbundets näringspolitiska program inrymmer förslag på vad som behöver förändras och förbättras för att stärka företagsklimatet för mikro- och småföretag på ett nationellt plan.

Föreliggande förslag ingår i budgetpropositionen för 2022 och innebär att villkoren i det s.k. bonus–malus-systemet ska skärpas. Detta sker genom 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. Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 juni 2022.

För fordon med utsläpp mellan 76 och 89 gram per kilometer blir skattehöjningen mellan 107 och 1 498 kronor per år de tre första åren. Skattehöjningen blir densamma för bensin- och dieseldrivna fordon. Man kan tycka att det handlar om mindre belopp men om man relaterar till andra regeringsbeslut, som höjda pensioner där motsvarande belopp är ”mycket pengar”, så är det mycket pengar för vanligt folk.

Småföretagarnas Riksförbund är emot detta förslag eftersom förslaget leder till ytterligare fördyringar för dem, både småföretag och privatpersoner, som är beroende av bilismbaserad mobilitet. Främst drabbas landsbygden samt låg- och medelinkomsttagare i storstadsregionerna.

Vi anser vidare att förslagsställaren tar för lätt på de problem som denna och tidigare skärpningar leder till, några exempel:

- *En förändrad malus påverkar i första hand de personer som planerar att köpa ett nytt lätt fordon fr.o.m. den 1 juni 2022. Detta är inte helt sant eftersom högre nybilspriser/kostnader fortplantar sig till begagnatmarknaden. Efter införandet av bonus-malus har det visat sig att priserna på begagnade bilar ökat vilket beror på att en del avstår från att köpa nya bilar och väljer i stället begagnat eftersom skatten på nya bilar höjts.*
- *Utbudet av laddbara personbilar och lätta lastbilar ökar nu snabbt vilket gör det allt lättare för nybilsköparna att välja ett fordon som det inte utgår någon förhöjd fordonsskatt för. När det gäller hur boende i olika regioner påverkas av förslaget om förändrad malus bedöms det sammantaget inte vara några större skillnader. Här bortser man helt från de stora områden i landet som saknar infrastruktur för elfordon. Man bortser även från vad elbilar kostar. Man bortser också från att det saknas en*

trovärdig plan för elproduktion och distribution. Effekterna av dessa brister borde bättre analyseras i konsekvensanalyserna.

- Även den som behöver ett fordon med stor lastkapacitet, t.ex. i sitt arbete eller på grund av en funktionsnedsättning, kan alltså i ökande utsträckning välja ett fordon utan förhöjd fordonsskatt. Detta är en sanning med modifikation:

Som vi uppfattar läget är mindre eldrivna "firmabilar" användbara i en hel del sammanhang medan bilden är annorlunda för lätta lastbilar. I det här sammanhanget handlar det främst om lätta lastbilar med skåp, ett antal rena elbilar av den typen finns på marknaden. Tyvärr är intrycket att nuvarande utbud har mycket begränsad användbarhet beroende på högt pris, tunga batterier, som tar uppemot halva lastkapaciteten, samt begränsad körsträcka. Dessutom är kraven på laddinfrastruktur högre än för ett privatfordon. Man har högre krav på att kunna ladda på jobbet. De potentiella användarna av eldrivna nyttofordon efterfrågar högre totalvikt men med samma körkorts-och fordonsregler som för dagens fordon upp till 3,5 ton. Det finns nu ett EU-direktiv avseende högre maxvikt, 4,25 ton, för lätta lastbilar som går på fossilfria drivmedel. Ett antal länder inom EU har redan implementerat detta direktiv, men inte Sverige,

Med vänlig hälsning

Peter Thörn

Förbundsordförande

Sten Lindgren