

Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen
Att: Marc Gren

Stockholm 2017-04-19

Ref Fi 2017/01469/S2

Remissyttrande angående förslag ett bonus-malus-system för nya lätta fordon

Transportföretagen, som representerar drygt 10 300 företag inom transportsektorn och organiserar nio förbund med medlemsföretag inom samtliga trafikslag, har tagit del av Finansdepartementets förslag till lag gällande ett bonus-malus-system för nya lätta fordon och har följande sammanfattande synpunkter. För mer detaljerade synpunkter på förslagen vad gäller lätta lastbilar resp. bussar hänvisar vi till remissvar från våra medlemsförbund Biltrafikens Arbetsgivarförbund och Sveriges Bussföretag.

Transportföretagen arbetar för en fossilfri och hållbar transportbransch. Ekonomiska styrmedel har i det arbetet en plats under förutsättning att de utformas så att de är såväl miljö/klimat effektiva och kostnadseffektiva. De måste således bidra till att minskningen av miljö/klimatpåverkan påskyndas utan att andra samhällsmål, som i detta fall transporterens avgörande betydelse för samhällets mobilitet och i förlängningen näringslivets konkurrenskraft och Sveriges tillväxt och välfärd.

Syftet att öka antalet miljöanpassade fordon för att därigenom bidra till att uppnå målet om en fossilfri fordonsflotta är gott. Att värna miljön genom att premiera fordon med låga koldioxidutsläpp (bonus) och att straffa dem med höga koldioxidutsläpp per kilometer (malus) är i sig en god tanke. Det nu aktuella förslaget är dock behäftat med så stora tveksamheter att det inte kan tillstyrkas.

Förslaget innebär för det första en fordonsskattehöjning för de allra flesta fordon, inte minst för fordon som används i yrkesmässig verksamhet. En fungerande bonus-malus-modell måste rimligtvis bygga på en bättre balans mellan skattehöjningar och -rabatter. EU kommer 2019 införa sin beslutade nya modell för en mer rättvisande mätning av koldioxidutsläpp från lätta fordon (WLTP). Effekterna av denna reform är osäkra, men olika parter har bedömt att den kan leda till ökade fordonsskatter på mellan 10 och 30 %. Att då föreslå så stora svenska skattehöjningar ovanpå detta ger intryck av att den föreslagna reformen närmast helt fokuserar på ökade skatteintäkter till statskassan snarare än att fungera som ett effektivt styrmedel i klimatarbetet.



Skatteförslaget tar inte heller någon hänsyn till den transportnytta som fordonen utför. Att en personbil ges samma regler som en minibuss eller lätt lastbil är enligt Transportföretagens mening orimligt. Marknaden för fordonen och utnyttjandet skiljer sig mycket mellan delbranscher och det finns stor risk för snedvridande effekter eller t.o.m. kontraproduktiva sådana om de fordon som förslaget vill gynna (t.ex. eldrivna) inte finns i lämplig utformning för företagens verksamhet. Effekten kan i sådana fall bli fler fordon i trafik och därmed leda till en transporteffektivitetsförlust.

Utvecklingen av alternativa bibränslen (jmf regeringens förslag om reduktionsplikt) kan också leda till konstiga effekter om bonus-malus enbart fokuserar på bedömda koldioxidutläpp från fordonet vid inköpstillfället. T.ex. kan syntetisk diesel som HVO användas i samma motorer som fossila bränslen. Förslaget förefaller här inte bidra till kostnadseffektiva lösningar i utvecklingen mot fossilfrihet i transportsektorn.

Sammantaget anser Transportföretagen att regeringens förslag är alltför mycket inriktat på intäktsökning från fordonsskatter och i alltför liten grad tar hänsyn till den yrkesmässiga trafikens förutsättningar och fordonsbehov. Transportföretagen kan mot den bakgrunden inte tillstyrka förslaget i nuvarande form.

Med vänlig hälsning



Stefan Back

Chef hållbar logistik

Transportföretagen