



Regeringskansliet  
Finansdepartementet  
Skatte- och tullavdelningen  
103 33 Stockholm

Stockholm 2017-04-19

Fi2017/01469/S2

### **Remissyttrande angående promemorian Ett bonus-malus-system för nya lätta fordon**

Sveriges Bussföretag är en bransch- och arbetsgivareorganisation för den yrkesmässiga bussbranschen och representerar såväl busstrafikföretag som bussresearrangörer. Vi är ett förbund inom Transportföretagen och Svenskt Näringsliv.

Sveriges Bussföretag är inte enligt Finansdepartementet en remissinstans, vilket är förvånande då förslaget avser även lätta bussar.

Sveriges Bussföretag delar de synpunkter och den kritik som framförs i Transportföretagens remissvar.

Regeringens tidigare förslag till bonus-malus-system för knappt ett år sedan erhöll så stark kritik att regeringen valde att dra tillbaka förslaget. Nu lägger regeringen fram ett nytt förslag i syfte att påskynda målet om en fossilfri fordonsflotta.

Förslaget innebär exempelvis en höjning av fordonsskatten för en dieseldriven buss på 3,5 ton med 508 kronor eller cirka 8 procent. Detta förslag att höja beskattning av motortypen och vikten är feltänkt eftersom bussföretagen kommer att använda exempelvis höginblandad HVO som ett drivmedel. Konsekvensen av förslaget är att bussföretaget kommer att få betala en högre fordonsskatt för inköp av en modern buss, som förmodligen har en bättre energieffektivitet, komfort och trafiksäkerhet, trots att bussen drivs av HVO. Effekten av ett sådant utformat styrmedel som malus-systemet är att förnyelsen av fordonsparken fördröjas.

Istället för ett malus-system vore det ur ett klimat- och miljöperspektiv bättre att enbart koncentrera beskattningen på drivmedel istället för på fordonets vikt och vilken motortyp fordonet har. Då fungerar styrmedlen som de är avsedda att göra, att påskynda omställningen till en fossilfri fordonsflotta. En högre beskattning av fordon som inte används i stor utsträckning ökar istället incitamentet att använda fordonet mer i syfte att få ned de fasta kostnaderna per kilometer. Men ett stillastående fordon släpper inte ut några växthusgaser alls. Istället för ett malus-system borde en skrotningspremie, som 2007, återinföras i syfte att få bort de äldsta fordonen från vägarna. Det verkar som malus-





systemet är utformad främst för att generera skatteintäkter till fiskus, inte att minska klimatutsläppen.

Det är tveksamt med att införa en bonus som uppgår till högst 45 000 kronor och att storleken på bonus dessutom är lika stor för en liten personbil för två personer som för en minibuss. Risken är påtaglig att en subventionering påverkar prisbildningen på fordonsmarknaden. Förslaget är tänkt att genomföras först den 1 juli 2018 och det verkar som priserna på mindre eldrivna fordon är redan på väg nedåt, vilket gör att prisskillnaderna mellan exempelvis eldrivna och fossildrivna fordon blir allt mindre och därmed minskar motivet till skattesubventionering av fordon. Det är förmodligen effektivare att staten istället subventionerar investeringar i ny energiinfrastruktur, som laddstationer och vätgasstationer.

Det är vidare frapperande att regeringen lägger fram ett nytt förslag innan EU har beslutat om att införa en ny metod för mätning av koldioxidutsläpp, Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure (WLTP) efter den 1 september 2018. Detta trots att WLTP kan leda till, enligt regeringen, i genomsnitt till tio procent högre koldioxidvärden per kilometer jämfört med nuvarande system och därmed till tio procent högre årlig fordonsskatt. Enligt ACEA (fordonstillverkarnas organisation i Europa) kan detta leda till en ökad årlig fordonsskatt med ca 30 procent. Detta är ytterligare ett skäl till varför regeringen återigen bör ta tillbaka förslaget för en eventuell ny beredning

Förutom förslagen till bonus-malus har regeringen på kort tid presenterat två system med reduktionsplikt, vars konsekvenser inte är utredda. Alla dessa förslag, inklusive indexeringen av drivmedelsskatterna, skapar en fullständig osäkerhet om de framtida drivmedelspriserna och fordonskostnaderna för trafikföretagen. Någon samlad konsekvensanalys vad förslagen innebär för kollektivtrafiken och riksdagens mål om fördubblad kollektivtrafik finns inte heller redovisad.

Sveriges Bussföretag avstyrker därför nuvarande förslag till utformning av bonus- och malussystemet.

Med vänlig hälsning

**Sveriges Bussföretag**

Anna Grönlund, branschchef, vVD