

Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen

103 33 Stockholm

Stockholm

Vår referens

Dnr

2020-11-24

Philip Thunborg

Fi2020/04288

Remissyttrande av promemorian Förstärkt och förenklad miljöstyrning i bonus-malus-systemet

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

Sammanfattning

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 bonus malus-systemets utformning bör ses över ytterligare för att undvika

- att systemet blir kontraproduktivt,
- att det drabbar vissa branscher särskilt hårt, samt
- att de totala skattepålagorna för dem som äger ett fordon inte blir för stora.

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 promemorian utformat på ett ineffektivt och orättvist sätt. Företagarna anser att systemet ska vara kostnadsneutralt, så att bilägare inte överbeskattas på det sätt som sker i dagens system. Systemet ska inte vara överfinansierat, utan fordonskatten (malus) ska enbart finansiera bonus. Systemet bör dessutom vara baserat på livscykelanalyser för att få en mer rättvis bild av fordonens klimatpåverkan och således en mer rättvis uppdelning i systemet.

Vidare bör även 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, eftersom de generellt är både tyngre och större än personbilar. Personbilar och lätta lastbilar har olika användningsområden, men då de behandlas i samma system kommer de lätta

lastbilarna ofta vara på minus-sidan i systemet – även om de är betydligt mer miljöanpassade än andra likvärdiga modeller. Det vore därför rimligare att upprätta ett parallellt system för denna fordonskategori, där fordon med samma användningsområde jämförs med varandra, och därefter kan bonus respektive minus räknas ut.

I Företagarnas rapport *Hållbarhet som konkurrens fördel – 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 i form av flera olika styrmedel inte hindrar företagen från att ställa om. Ett eget system för lätta lastbilar hade underlättat mer klimatsmarta val när företagen investerar i ett nytt fordon. Dagens bonus minus-system med höga fordonsskatter för just dessa fordon riskerar gynna begagnatmarknaden 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 (och på sikt en fossilfri fordonsflotta) 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 den tillsammans med ett mer välbalanserat bonus minus-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 fossilfrihet². Andelen laddbara bilar och gasbilar i nybilsförsäljningen har visserligen ökat sedan bonus minus-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 (vilken ska börja gälla i december 2021 och har betydelse för investeringar på finansmarknaden samt företags möjlighet till investeringsstöd och lån), ligger stort fokus på klassificeringen av vilka

¹ Företagarna, Fossilfritt Sverige & Beyond Intent, ”Hållbarhet som konkurrens fördel – 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.

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.

Avslutningsvis vill vi framföra att 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 om bonus malus-systemets utformning missat nödvändiga justeringar som hade minskat effekterna av att vissa branscher drabbas särskilt hårt, samt att de totala skattepålagorna för dem som äger ett fordon inte ska bli för stora.

Företagarna

Fredrik Östbom

Samhällspolitisk chef

Philip Thunborg

Analytiker