

Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen

Vår referens:
52/2017

103 33 Stockholm

Er referens:
Fi2017/01469/S2

Stockholm, 2016-04-19

Remissyttrande

Ett bonus-malus-system för nya lätta fordon

Med anledning av rubricerade remiss vill Svenskt Näringsliv anföra följande.

Miljömässigt tveksamt

Styrmedel i miljöpolitiken bör vara generella, vilket när det gäller koldioxid innebär att skatt betalas i förhållande till mängden utsläppt koldioxid. Föreliggande förslag till bonus-malus-system är inte relaterat till den faktiska mängden utsläppt koldioxid, vilket bl.a. får den miljömässigt tveksamma effekten att kostnaden per kilometer minskar med ökad körsträcka. Systemet är tänkt att gälla tills vidare och inte bara under en övergångstid för att främja övergång till ny teknik. Den permanenta konstruktionen undergräver trovärdigheten i att systemet skulle ha miljömässiga syften. Snarare framstår systemet som fiskalt, dvs. att det egentliga syftet är att öka statens inkomster. Detta intryck förstärks av att systemet netto beräknas öka skatteinkomsterna med närmare 3 miljarder kr genom att malusdelen vida överstiger bonusdelen, se vidare nedan.

Förslaget till utformning av malus med förhöjd skatt under de tre första åren kan få effekten att nybilsförsäljningen minskar samtidigt som att bilar som är fyra år eller äldre och generellt har högre koldioxidutsläpp blir mer attraktiva. Detta är kontraproduktivt när det gäller förnyelsen av fordonsflottan och kommer att leda till ökade istället för minskade koldioxidutsläpp från bilar.

Alla lätta fordon beskattas i förslaget efter samma regler och någon hänsyn tas inte till fordonets vikt eller transportnytta. Eftersom det föreslagna systemet också är progressivt kommer skattebelastningen på lätta lastbilar och bussar att vara högre trots att de i regel innebär effektivare transporter än personbilar. Det är inte rimligt att en personbil omfattas av samma malus-regler som t.ex. en minibuss för upp till 9 personer eller en lätt lastbil. Som förslaget är utformat kan det vara fordonsskattemässigt fördelaktigt att dela upp transporter av gods och personer på flera mindre fordon i stället för ett större, med ökad total miljöbelastning som följd.

Lätta lastbilar och bussar används i stor utsträckning inom bygg-, hantverk- och transportbranschen. Dessa är då, för att kunna användas för transport av det material eller de passagerare som krävs i verksamheten, vanligen kraftigare fordon såsom pick-uper, skåpbilar och minibussar, ofta dieseldrivna. Just de fordon som drabbas hårdast av de föreslagna reglerna. Svenskt Näringsliv menar att ett bonus-malus-system bör ta hänsyn till transportnyttan och vikten för olika fordon.

Generellt ökad fordonsbeskattning med negativa effekter för samhällsekonomin

Förslaget till bonus-malus-system innebär en generellt ökad fordonsbeskattning eftersom dels malus-delen i förslaget är större än bonus-delen, dels fordonsskatten höjs för äldre fordon. Enligt promemorians beräkningar innebär förslaget ett ökat skatteuttag med 3,91 miljarder kr per år. Bonusutbetalningarna för 2019 beräknats till 0,93 miljarder kr.

Den generellt ökade fordonsbeskattningen innebär en avsevärd ökad kostnadsbelastning som, i synnerhet när det gäller fordon som används i näringsverksamhet, försämrar svensk konkurrenskraft.

Förslaget rör endast fordon som registreras i Sverige och företagare blir alltmer internationaliserade. Skattehöjningarna innebär att svenska företagare tappar konkurrenskraft när de söker uppdrag utanför Sverige, liksom att utländska företag som erbjuder sina tjänster i Sverige får en konkurrensfördel. Många gånger har också utländska företagare i dessa verksamheter äldre fordon med sämre miljöegenskaper. Förslaget ger också incitament för svenska företagare att flytta ut och bedriva eventuell fortsatt verksamhet på svenska marknaden från utländsk bas. Effekten torde

vara särskilt stark i gränstrakter (t.ex. Öresund, Bohuslän och Värmland samt Norrbotten).

Det är också viktigt att framhålla att Sverige är ett stort, utsträckt, glesbefolkat och transportberoende land. De högre kostnader som förslaget innebär får särskilt kännbara konsekvenser för glesbygden. Person- och varutransporter i glesbygden måste kunna ske till rimlig kostnad och möjligheterna att dra nytta av föreslagna bonus-regler eller byta till andra transportmedel är här många gånger begränsade av tekniska, klimatmässiga och infrastrukturella skäl.

Osäkerhet i förhållande till kommande EU-regler

Systemet föreslås träda i kraft den 1 juli 2018. EU har beslutat att den 1 september 2018 införa en ny metod för mätning av koldioxidutsläpp (Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure, WLTP). Syftet med den nya mätmetoden är att på ett bättre sätt kunna spegla den verkliga bränsleförbrukningen. Regeringen anger i förslaget att det inte med säkerhet går att fastställa vilka effekter detta kommer att ha på utsläppsvärdet och sedermera på fordonsskatten, men räknar med att WLTP i genomsnitt leder till tio procent högre koldioxidvärden per kilometer jämfört med nuvarande system. Detta innebär i sin tur att fordonsskatten höjs med i genomsnitt ytterligare tio procent jämfört med förslaget. ACEA (fordonstillverkarnas organisation i Europa) räknar med en ökning av utsläppsvärdena med mellan fem och 30 procent.

Svenskt Näringsliv saknar en analys av alternativ där ett eventuellt bonus-malus-system införs först när det står klart vilka effekter den kommande WLTP-mätningen av fordons koldioxidutsläpp kommer att få. Det är också angeläget med en konsekvensanalys av följderna för bl.a. konkurrenskraft och arbetstillfällen om regelverket inte anpassar skattenivåerna efter att WLTP-effekterna klarnat.

Överlappande styrmedel på transporter

Flera olika förslag om höjda skatter på transporter är för närvarande aktuella, framförallt om kilometerskatt/vägslitageskatt och flygskatt. I den politiska debatten förs även fram förslag om ytterligare skattehöjningar, t.ex. höjd koldioxidskatt på bränslen. Dessutom har redan beslutats om automatisk årlig uppräknings av skatten på bensin och diesel med två procentenheter utöver KPI. Det saknas en sammantagen konsekvensanalys av dessa förslag och vilka konsekvenser de kan få för svensk konkurrenskraft, sysselsättning och regionalpolitik.

Svenskt Näringsliv anser att en noggrann analys måste göras av de sammanlagda samhällsekonomiska effekterna av dessa skattehöjningar och av de därtill kommande höjningar som följer av föreliggande förslag om bonus-malussystem.

SVENSKT NÄRINGSLIV

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Joh Fall'.

Johan Fall

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Torbjörn Spector'.

Torbjörn Spector