

Vår ref.
SF/KM

Stockholm
2020-11-23

Förstärkt och förenklad miljöstyrning i bonus–malus-systemet

ID-nummer: Fi2020/04288

Maskinentreprenörerna (ME) vill härmed ge sina synpunkter på promemorian Fi2020/04288 för Förstärkt och förenklad miljöstyrning i bonus–malus-systemet.

Det ME vill anföra är i korthet att:

Så som förslaget är utformat riskerar en rad negativa effekter uppstå med tveksam miljöeffekt och som försämrar konkurrenskraften för företagare i Sverige. Förslaget öppnar inte för möjligheter att använda förnybara bränslen som alternativ till fossila bränslen. Mer analys av faktiskt miljöeffekt av befintlig nivå av Bonus/Malus behöver genomföras innan justeringar av koldioxidbelopp är motiverade.

- Beskattningen slår mot företagare i transportintensiva branscher som är utsatta för internationell konkurrens, vilket gynnar utländska transportörer, hantverkare, entreprenörer, ofta med en mindre modern och därmed mindre miljövänlig fordonspark än motsvarande svenska företag.
- I EU är de bindande utsläppskraven för en genomsnittlig personbil 95 g/km till 2021. Motsvarande krav för en lätt lastbil är 147 g/km till 2020. I Bonus-malus-systemet görs däremot ingen skillnad på personbilar och lätta lastbilar. Det medför att de lätta lastbilarna, speciellt de större med hög transportnytta och låg miljöbelastning per tonkm istället straffas hårdare. Försäljningen och därmed förnyelsen bromsas upp vilket får negativa effekter för klimat- och miljöpåverkan samt trafiksäkerheten.
- Förslaget beskattar ägandet snarare än brukandet av fordon vilket inte ger incitament för lägre miljöpåverkan/mindre förbrukning av bränsle genom effektivare/kortare transporter, samåkning m.m.
- Fordonet beskattas enligt förslaget oberoende om bränslet är koldioxidneutralt (biodrivmedel) vilket nu finns kommersiellt tillgängligt för fordon med dieselmotorer.
- Undantag förslås för fordon som kan drivas med etanol eller annan gas än gasol. Det är för exkluderande för andra förnyelsebara (koldioxidneutrala) drivmedel som finns.
- Effekten på miljön av infört Bonus/Malus sedan 2018 har inte redovisats på annat sätt än att hänvisa till att Konjunkturinstitutet och Naturvårdsverket som genom simuleringsstudier beräknat det svenska bonus–malus-systemets effekter på de

territoriella koldioxidutsläppen 2030 och kommit fram till att systemet har viss effekt. Däremot, i en kontrollstation för strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet (ER 2020:03 samt ER 2020:04) framtagen av sex svenska myndigheter konstaterades att det ännu inte går att utläsa någon positiv effekt av bonus–malus-systemet på utsläppen från den svenska transportsektorn.

- Så som förslaget är utformat, bygger det på självfinansiering vilket innebär, rent krasst, att för varje bil som subventioneras (Bonus) måste motsvarande belopp beskattas (Malus). Följaktligen flyttas koldioxidutsläppen från en fordonskategori till en annan. För varje eldriven bil som säljs, behövs alltså en stor SUV eller lätt lastbil.
- Mer analys av faktisk miljöeffekt på befintlig nivå av Bonus/Malus måste alltså genomföras innan justeringar av koldioxidbelopp är motiverade.

Maskinentreprenörerna (ME) är bransch- och arbetsgivarorganisationen för maskinentreprenörer. ME företräder och stödjer medlemmarna och arbetar för branschens utveckling.

För Maskinentreprenörerna



Anders Robertsson
VD, Maskinentreprenörerna

Maskinentreprenörerna (ME) är bransch- och arbetsgivarorganisationen för maskinentreprenörer. ME företräder och stödjer medlemmarna och arbetar för branschens utveckling. Vi verkar för fri företagsamhet och en sund marknadsekonomi och bevakar och påverkar bransch- och arbetsmarknads-politiska frågor.

ME är remissinstans i branschaktuella ämnen och är en del av Svenskt Näringsliv. ME har drygt 4 000 medlemsföretag (både stora och små) med 20 000 medarbetare. Medlemsföretagen utvecklar genom sina tjänster samhällets infrastruktur. Företagen syns varje dag när de utför sina uppdrag för stat, kommun, företag och privatpersoner.