

Stockholm 2017-04-18

Finansdepartementet  
Skatte- och tullavdelningen  
Helena Johansson  
Viktor Gunnarsson

**Remiss av promemorian Ett bonus-malus-system för nya lätta fordon;  
DNr: Fi2017/01469/S2**

SPBI har fått rubricerade remiss för synpunkter.

**Sammanfattning**

SPBI är positiva till att minska utsläppen av koldioxid från transportsektorn. Det är vid köpet av fordonet som köparen beslutar om ca 15-17 års framtida inköp av drivmedel. Det är vid detta tillfälle det avgörs om det kommer att användas mycket eller litet drivmedel och därmed hur mycket koldioxid som kommer att släppas ut under perioden. Om man på allvar vill påverka utsläppen av koldioxid och andra miljöpåverkande avgaser är det vid detta tillfälle man har stor påverkan. Den minst miljö och klimatpåverkande litern av vilket bränsle det än må vara är den icke använda.

**Hållbara biodrivmedel**

SPBI anser att ett system som bonus-malus förordar energieffektivitet är rätt tänkt men anser att utredningen inte tillräckligt har beaktat olika konsekvenser. Bl.a. beaktas inte användningen av hållbara biodrivmedel i förbränningsmotorer. Idag kan exempelvis ett fordon med dieselteknik och fordonstillverkarens godkännande köras på ett drivmedel som består till 100 % av biodrivmedel. Förslaget blir därmed mer av en teknikstyrning och inte en klimatstyrning.

SPBI:s medlemsföretag är positiva till ytterligare ökad användning av hållbara biodrivmedel. Eftersom det föreslagna reduktionspliktssystemet anger vilka koldioxidreduktioner som bli aktuella genom de fastställda reduktionspliktsnivåerna går denna koldioxidminskning i bensin och diesel att beräkna.

SPBI menar att detta borde återspeglas i förslaget.

**Teknikneutralitet**

I förslaget föreslås att gasbilar skall erhålla en bonus på 7500 kr medan etanolfordonen inte får någon bonus.

SPBI ställer sig tveksam till om förslaget därför är teknikneutralt. Dessa gasfordon sålda med svenska skattefördelar är dessutom hett eftertraktade på

andrahandsmarknaden men inte i Sverige utan bl.a. i Tyskland. Detta leder inte till en ökad efterfrågan på fordonsgas i Sverige då fordonen inte leder till ökat antal gasfordon på den svenska marknaden som då ger förutsättning för ökande volymer av fordonsgas/biogas. Fordonsgas består idag av blandning av naturgas och biogas (27%/73%) vilket är mindre andel förnybart än vad E85 har i genomsnitt under året (80% förnybart).

SPBI ställer sig frågande till vad som motiverar att välja en typ av fordon framför ett annat som kan drivas med biodrivmedel och anser inte att förslaget på denna punkt är teknikneutralt.

### **Ingen bonus till Flexifuel fordon/ etanolbilar**

SPBI noterar att man inte föreslår någon bonus till etanolbilar. Försäljningen av dessa fordon har i stort sett upphört. Pumplagen som idag huvudsakligen uppfylls genom Etanol E85 pumpar har tappat försäljning. De cirka 229 000 fordon som finns på marknaden väljer i stor utsträckning att köra på bensin. Avsaknaden av bonusen samt även om fordonsskatten inte ökas lika mycket som för andra fordon innebär detta ingen stor framtida försäljning av FlexiFuel fordon (etanolbilar). Det är svårt att se att ens regeringen förordar att Etanol E85 längre är ett prioriterat höginblandat biodrivmedel. Om det inte finns fordon som kan köra på detta höginblandade biodrivmedel räcker inte förslaget i reduktionspliktsremissen att ge den skattefrihet för att kunna säljas.

Mot bakgrund av ovanstående är det rimligt att anse att pumplagen har spelat ut sin roll och därmed kan tas bort.

### **Fordonsskatten**

Utredningen konstaterar att det är svårt att bedöma hur förslaget förändrar valet vid ett köp av en äldre bil med lägre skatt jämfört med en nyare bil med högre skatt. Sänkningen av fordonsskatten efter 3 år kan innebära en ökning av import av 4 år gamla bilar eller att man behåller bilen längre då fordonsskatten sänks. SPBI bedömer att detta skulle kunna leda till att förnyelsen av fordonsflottan avtar.

### **Reduktionspliktsförslaget**

Reduktionspliktsförslaget är för närvarande ute på remiss och denna promemorias effekter på fordonsflottans sammansättning har inte beaktats när det föreslagna reduktionspliktsystemet vid fastställande av nivåerna samt vid konsekvensutredningen.

En större förändring av fordonsflottans sammansättning påverkar reduktionspliktsnivåerna. Ett exempel är att i kortsiktprognosen för 2018 från Energimyndigheten i augusti 2016 bedömde att bensinvolymer skulle minska mycket. Bensinvolymer för 2018 revideras sedan uppåt med 23% i kortsiktprognosen från Energimyndigheten i mars 2017 baserat på att försäljningen av bensinfordon blivit större än förväntat under 2016.

SPBI anser att till den kortsiktprognos som Energimyndigheten skall göra till augusti 2017 också skall innehålla konsekvenserna av bedömt utfall av ett nytt styrmedel såsom den föreslagna reduktionsplikten samt också av det föreslagna Bonus-Malusen för fordon.

---

Ulf Svahn

---

Ebba Tamm