

Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen
103 33 Stockholm
fi.remissvar@regeringskansliet.se
viktor.berg@regeringskansliet.se

Stockholm 2024-05-03

Ref Fi2024/00720

Remissyttrande av promemorian ”Ändrad malus för husbilar och vissa alternativbränslefordon”

Transportföretagen är bransch- och arbetsgivareorganisation för transportsektorn. Våra 9 200 medlemsföretag anställer cirka 205 000 personer, vilket gör oss till Sveriges främsta samlingspunkt för företag i transportsektorn.

Transportföretagen har beretts tillfälle att inkomma med synpunkter och vill framföra följande.

Sammanfattning:

- Transportföretagen tillstyrker promemorians förslag att undantaget från malus för nya fordon som är utrustade med teknik för drift med en bränsleblandning som till övervägande del består av alkohol tas bort.
- Transportföretagen anser att återkommande finjusteringar av vägtrafikens beskattning behöver ersättas av genomgripande helhetsgrepp om samtliga styrmedel som berör vägtrafiken. För att underlätta omställningen behövs en utredning och förslag om ett nytt skattesystem som är anpassat för framtidens tysta, fossilfria och energieffektivare fordon och vägtrafik.
- Transportföretagen tillstyrker förslaget att husbilar (personbilar klass II) inte ska omfattas av en förhöjda fordonsskatt, malus. Transportföretagen anser också att karenstiden för återbetalning av fordonsskatten vid avställning av fordon generellt ska slopas.



Förslaget i korthet

Husbilar (personbilar klass II) ska inte längre omfattas av en förhöjda fordonsskatt (malus). Promemorian föreslår också att ett borttagande av malus ska innebära att de särskilda återbetalningsreglerna för fordonsbeskattning vid avställning inte längre fyller någon funktion och därför ska tas bort.

Det nu gällande undantaget från malus för nya fordon som är utrustade med teknik för drift med en bränsleblandning som till övervägande del består av alkohol ska enligt förslaget tas bort.

Ändringarna föreslås träda i kraft den 1 februari 2025.

Inledning

Transporter av gods och personer är en grundförutsättning för tillväxt, välfärd, kompetensförsörjning och möten mellan människor. Ekonomisk utveckling och en växande befolkning leder till ökade transporter över allt större avstånd. Transporter och resor berikar våra liv och gör att vi kan ha en fungerande vardag. Kopplingen mellan transporter och ekonomisk utveckling är en grundläggande förutsättning.

Transporter påverkar vårt klimat och vår miljö. Utsläppen från transportsektorn har minskat med hela 30 procent sedan 2010, samtidigt som transporter ökar och fordonen blivit fler. Men utsläppen behöver fortsätta minska för att Sverige ska vara koldioxidneutralt år 2045. Fortsatt effektivare förbränningsmotorer, ökad användning av hållbara biodrivmedel till konkurrenskraftiga priser och en snabb elektrifiering behövs för att nå målet.

Ekonomiska styrmedel, som exempelvis skatter, har en viktig roll när det gäller att minska externa effekter från trafiken på ett kostnadseffektivt sätt. Styrmedel bör vara teknikneutrala och så generella som möjligt. Om eller när de inte längre fyller sin funktion bör de avskaffas. Styrmedel som endast syftar till att minska mobilitet, tillgänglighet, tillväxt och välbefinnande gynnar ingen, framför allt inte klimatet.

Slopad malus för alternativbränslefordon

Transportföretagen tillstyrker promemorians förslag att undantaget från malus för nya fordon som är utrustade med teknik för drift med en bränsleblandning som till övervägande del består av alkohol tas bort.

Transportföretagen har sedan införandet av malus påpekat att utformningen inte är teknikneutral. Fordon som kan drivas med en bränsleblandning som till övervägande del består av alkohol (E85) eller med annan gas än gasol (biogas/fordonsgas), premieras medan dieselfordon, som i de allra flesta fall kan drivas med rena och höginblandande biodrivmedel så som HVO100, omfattas däremot av malus.

Transportföretagen delar promemorians resonemang att det är svårt att motivera, från såväl miljö- som skatteperspektiv, att fordonskatten är lägre för nya personbilar och lätt lastbilar som kan köra på E85 om den absoluta merparten av aktuella fordon inte använder E85 som drivmedel.

Personbilar och lätta lastbilar som är anpassade för drift med E85 har högre genomsnittligt CO₂-utsläpp än motsvarande bensin- och dieselfordon, och E85-bränsle (likt exempelvis HVO100) också är fullt skattebefriat.

Promemorian hänvisar till Trafikverkets bedömning att drygt 85 procent av det drivmedel som under åren 2018–2022 användes i fordon anpassade för drift med E85 utgjordes av konventionell bensin. Transportföretagen har ingen anledning till att ifrågasätta bedömningen men kan konstatera att nuvarande utformning av styrmedlet minskar förtroendet för skattesystemets styrande effekt.

Förslaget om ett borttagande av undantag för malus nya alternativbränslefordon bör också ses i ljuset av skrivningarna i regeringens Klimathandlingsplan (Skr. 2023/24:59, kap 7.1.2, ”En säker och acceptabel utfasning av fossil bensin och diesel”) om den så kallade ”Pumplagen”. Transportföretagen anser att lagen i sin nuvarande form ska avskaffas.

Promemorians förslag är dock bara ännu en finjustering av fordonsbeskattningen. Transportföretagen har länge efterfrågat en bredare översyn och reform.

Transportföretagen har tidigare bland annat hemställt regeringen att tillsätta en utredning om ett nytt skattesystem för framtidens vägtrafik.¹ För att underlätta omställningen behövs ett nytt skattesystem som är anpassat för framtidens tysta, fossilfria och energieffektivare fordon och vägtrafik var huvudbudskapet. I hemställan efterfrågades ett helhetsgrepp, där också en översyn av fordonsbeskattningen bör ingå.

Bonus malus-systemet har förändrats ett flertal gånger och Transportföretagen har lämnat ett flertal synpunkter och förbättringsförslag.²

Givet alla tidigare justeringar, avskaffandet av bonus, införandet av ny klimatpremie för lätta och tunga lastbilar, implementeringen av EU:s styrmedel kopplade till Fit for 55-paketet med mera anser Transportföretagen att den nationella fordonsbeskattningen (bland annat malus) är i behov av en översyn och reform, inte fler justeringar.

I ovan nämnda klimathandlingsplan aviserar regeringen att det ska genomföras en bred styrmedelsreform, vilket Transportföretagen välkomnar. Regeringen har en ambition att införa ”en tydlig logik för prissättning av utsläpp” (Skr. 2023/24:59, s. 64 ff.) vilket bör innebära att kommande utredningen också ska behandla nuvarande fordonsbeskattning av både lätta och tunga fordon.

¹ [Transportföretagen efterlyser ett nytt skattesystem för framtidens vägtrafik, september 2023](#)

² Se exempelvis ”Remissyttrande angående förslag ett bonus-malus-system för nya lätta fordon” (2017), ”Remissyttrande över promemorian ”Skärpt miljöstyrning i bonus-malus-systemet”” (2021).

Malus för husbilar tas bort

Transportföretagen tillstyrker förslaget att husbilar (personbilar klass II) inte ska omfattas av en förhöjda fordonsskatt (malus).

Transportföretagen delar promemorians motivering av motiv till avskaffandet av malus för husbilar. Husbilar är ett specialfordon avsett för boende med specifik användning över relativt korta körsträckor, men har hittills felaktigt jämförts med en vanlig personbil.

Efterhandsinförandet av testmetoden WLPT bidrog till en ännu mer kraftfull snedvridning och överbeskattning. När malus infördes fanns inga realistiska alternativ till låg- eller nollutsläppsmotorer för husbilar. Detsamma gäller i stor utsträckning idag. En förhöjd fordonsskatt för husbilar har därför inte haft någon styrande effekt. Noterbart är att även om husbilar inte längre ska omfattas av en förhöjd beskattning kommer Sverige fortsatt ha bland de högst beskattade husbilarna inom EU.³

Transportföretagen står också bakom det som framförs i Svenskt Näringslivs remissyttrande om karenstiden för återbetalning av fordonsskatten vid avställning av fordon. Det är en fråga som Transportföretagen drivit länge, särskilt under den allvarliga situationen under Corona-pandemin.⁴

Transportföretagen anser att tidsgränsen bör slopas permanent för alla personbilar klass II, vilket skulle skapa en större flexibilitet för framför allt buss-, taxi- och hyrbilsföretag.

Transportföretagen

Tina Thorsell
Samhällspolitisk chef

Mårten Bergman
Transportekonom

³ Se Husvagns- och Husbilsbranschens Riksförbund, HRF, remissyttrande.

⁴ Se exempelvis ”[Återbetalning av fordonsskatt vid avställning av fordon kortare än 15 dagar](#)”