

Remissvar, Fi2020_04288, RE2020029, Förstärkt och förenklad.pdf

Signers:

Name	Method	Date
GÖRAN LINDELL	BANKID	2020-11-25 15:05 GMT+1
JOHAN ANDERSSON	BANKID	2020-11-25 15:07 GMT+1



This document package contains:

- Front page (this page)
- The original document(s)
- The electronic signatures. These are not visible in the document, but are electronically integrated.



This file is sealed with a digital signature.
The seal is a guarantee for the authenticity
of the document.

Document ID:
9454543845FD400CB379C76AA976C065

THE SIGNED DOCUMENT FOLLOWS ON THE NEXT PAGE >

Finansdepartementet
Skatte- och tullavdelningen, Enheten för
mervärdesskatt och punktskatter
Rättssakkunnig
Alexandra Wingmark
103 33 Stockholm

Er ref Fi2020/04288

Vår ref RE2020029

Stockholm 25 november 2020

PM Förstärkt och förenklad miljöstyrning i bonus-malus systemet

Drivkraft Sverige (tidigare Svenska Petroleum och Biodrivmedel Institutet) har fått ovanstående PM på remiss och har följande att anföra.

Drivkraft Sveriges uppfattning är att bonus malus systemet inte är teknikneutralt och att förändringar till systemet bör genomföras så att inte flytande biodrivmedel missgynnas. Systemet bör justeras så att fordon som kan köras på HVO100 erhåller samma nivå som gasfordon. För att få rätt till den lägre skatten bör ett krav införas på att fordonet tankas med biodrivmedel. Drivkraft Sverige saknar att inte regelverket anpassas för detta i föreliggande förslag.



Förslaget i promemorian är för bensin- och dieseldrivna lätta fordon ska koldioxidbeloppet under de tre första åren från det att fordonet blir skattepliktigt för första gången vara summan av 107 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 90 gram och upp till och med 130 gram och 132 kronor per gram koldioxid som fordonet vid blandad körning släpper ut per kilometer utöver 130 gram. Förslaget innebär både en höjning av koldioxidbeloppet och en sänkning av gränserna för utsläpp jämfört nuvarande regler.

Drivkraft Sverige har inget att erinra mot att nivåerna ses över men saknar en övergripande konsekvensanalys av de regelförändringar som regeringen.

Bonus malus systemet ska vara självfinansierat men ska det också vara en fiskal källa?

Under 3.2 framgår följande

I syfte att förstärka miljöstyrningen och finansieringen av systemet föreslås skärpningar av den förhöjda fordonsskatten för nya lätta bensin och dieselfordon. För att förstärka systemet och öka incitamenten att köpa nollemissionsfordon har även ändringar i bonus aviserats. Förslagen i denna promemoria är en del av en översyn. Översynen bedöms emellertid inte färdigställd i och med denna promemoria, utan avses fortsätta parallellt med regeringens satsningar på förnybara promemoria utan kommer att införas i förordningen (2017:1334) om klimatbonusbilar. drivmedel. De aviserade ändringarna av bonus behandlas inte i denna promemoria utan kommer att införas i förordningen (2017:1334) om klimatbonusbilar.

Under 6.2 framgår

Vidare utgår intäktberäkningarna från att den nya mätmetoden WLTP leder till i genomsnitt 20 procent högre koldioxidvärden för bensin- och dieseldrivna bilar jämfört med den tidigare mätmetoden NEDC. Det innebär att fordon som registreras fr.o.m. den 1 januari 2020 antas ha ett koldioxidvärde som är i genomsnitt 20 procent högre än för motsvarande fordon som registrerades tidigare. En högre procentuell skillnad leder till högre intäkter från malus men sannolikt också lägre kostnader för bonus.

Promemorian saknar en konsekvensanalys av de förändringar som föreslås tillsammans med de förändringar som aviserats för bonus. Att inte visa den sammantagna effekten av förändringarna gör det svårt att bedöma vilka konsekvenserna av de förslaget får. Det är Drivkraft Sveriges uppfattning att det riskerar att minska trovärdigheten för systemet.

Johan G Andersson

Göran Lindell

