



2016-07-04

Vårt dnr: Lu 47/2016

Handläggare: Lars Sandberg

Finansdepartementet  
Skatte- och tullavdelningen  
103 33 Stockholm

[Fi.registrator@regeringskansliet.se](mailto:Fi.registrator@regeringskansliet.se)

## Remissvar angående Ett bonus–malus-system för nya lätta fordon (SOU 2016:33)

*Svensk Kollektivtrafik är bransch- och serviceorganisation för länstrafikbolag och regionala kollektivtrafikmyndigheter vilka också är organisationens medlemmar. Årligen görs mer än 1,4 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 96 % av landets busstrafik och 62 % av landets persontågstrafik.*

### Sammanfattning av utredningens förslag

Utredningen har fått i uppdrag att lämna förslag på hur ett bonus– malus-system för nya lätta fordon kan utformas. Med bonus–malusystem avses ett system där miljöanpassade fordon med låga utsläpp av koldioxid premieras vid inköpstillfället genom en bonus medan fordon med höga utsläpp av koldioxid belastas med en högre skatt.

Utredningen föreslår att det införs ett nytt bonus–malus-system för personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar av fordonsår 2018 eller senare som registreras i vägtrafikregistret den 1 januari 2018 eller senare.

## 1. Svensk Kollektivtrafiks yttrande

### 1.1 Nytt bonus-malus-system för nya lätta fordon

Svensk Kollektivtrafik är i grunden positiv till införande av ett nytt bonus–malus-system för nya lätta fordon eftersom det kommer att leda till att efterfrågan på fordon med relativt sett lägre koldioxidutsläpp kommer att öka. Däremot är det inte utifrån texten i betänkandet möjligt för oss att ta ställning till den föreslagna utformningen av systemet eftersom utredningen inte har analyserat konsekvenserna för kollektivtrafiken, och därmed inte heller för kommunerna och landstingen/regionerna (se vidare avsnitt 1.3 nedan).

### 1.2 Andra styrmedel som påverkar (Kapitel 5.3.5)

I likhet med Bonus-malus utredningen vill vi peka på att det även finns andra åtgärder, som reseavdraget och beskattningen av förmånsbil, som styr fordonsanvändningen och därmed koldioxidutsläppen. Svensk Kollektivtrafik anser att reseavdraget bör göras färdmedelsneutralt och avståndsberoende samt att systemet med förmånsbil tas bort eller att kollektivtrafikkort beskattas på samma sätt som förmånsbil.

### 1.3 Konsekvensbedömning

Svensk Kollektivtrafik är mycket kritiskt till att konsekvenserna för kollektivtrafiken inte har analyserats. Personbilar och lätta bussar (buss med en totalvikt på högst 3 500 kg) används i dag för färdtjänst, skolskjuts, sjukresor och för anropsstyrd kollektivtrafik. Den anropsstyrda kollektivtrafiken väntas dessutom öka i omfattning. År 2015 användes över



## SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK

7000 personbilar i den kollektivtrafik som upphandlas av kommuner och de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. En ökande andel av de personbilar och lätta bussar som används inom kollektivtrafiken drivs med biobränslen. Men de skatteförändringar som utredningen föreslår kommer att få ekonomiska konsekvenser för regionala kollektivtrafikmyndigheter, landsting/regioner och kommuner. Vilka går inte att säga eftersom Bonus-malus utredningen inte analyserat konsekvenserna för kollektivtrafiken och dess ägare.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Helena Leufstadius  
VD