



2017-04-12

Ert dnr: FI2017/01469/S2

Fi.registrator@regeringskansliet.se

Handläggare: Lars Sandberg

Remissvar angående promemorian Ett bonus–malus-system för nya lätta fordon

Svensk Kollektivtrafik är bransch- och serviceorganisation för länstrafikbolag och regionala kollektivtrafikmyndigheter vilka också är organisationens medlemmar. Årligen görs mer än 1,5 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 96 % av landets busstrafik och 62 % av landets persontågstrafik.

Svensk Kollektivtrafik och dess medlemmar medverkar i högsta grad till att minska beroendet av fossila bränslen i Sverige. Kollektivtrafiken visar på en mycket stark utveckling mot fossilfria bränslen, och 2016 var andelen förnybara fordons-km för bussar i kollektivtrafiken 76,8%. Den spårbundna trafiken är eldriven till långt över 90 %.

Sammanfattning av utredningens förslag

Ett bonus–malus-system är ett system där miljöanpassade fordon med relativt låga utsläpp av koldioxid premieras vid inköpstillfället med en bonus, medan fordon med relativt höga utsläpp av koldioxid belastas med högre skatt. Huvudmotivet för ett bonus–malus-system är att öka andelen miljöanpassade fordon med lägre koldioxidutsläpp. Bonus–malus-systemet kompletterar de mer generellt verkande drivmedelsskatterna och bidrar till att minska transportsektorns oljeberoende och klimatpåverkan.

I promemorian föreslås att bonus–malus-systemet ska omfatta personbilar klass I, personbilar klass II, lätta bussar och lätta lastbilar. De nya reglerna föreslås träda i kraft 1 juli 2018.

Svensk Kollektivtrafiks yttrande

Som Svensk Kollektivtrafik skrev i sitt yttrande angående Bonus-malus utredningens betänkande Ett bonus–malus-system för nya lätta fordon (SOU 2016:33) är vi i grunden positiva 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 promemorian 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.

Svensk Kollektivtrafik är liksom tidigare 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. I Sverige används 7600 personbilar i den kollektivtrafik som upphandlas av de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen. En ökande andel av de personbilar



SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

2017-04-12

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.

I likhet med Bonus-malus utredningen vill vi peka på att det även finns andra åtgärder, bl.a. utformningen av reseavdraget, som styr fordonsanvändningen och därmed koldioxidutsläppen. Svensk Kollektivtrafik anser att reseavdraget bör göras färdmedelsneutralt och avståndsberoende.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Helena Leufstadius
VD