



Remissvar Skärpt miljöstyrning i bonus-malus systemet, Fi2021/03144

KTH ställer sig i huvudsak positiv till regeringens förslag *Skärpt miljöstyrning i bonus-malus systemet*, Fi2021/03144.

KTH har dock en kommentarer, som i korthet handlar om att förslaget syfte sägs vara ”att öka andelen miljöanpassade fordon...” och därmed ”... bidra till att minska transportsektorns oljeberoende och klimatpåverkan” (s.6). Detta hänger inte riktigt ihop eftersom det är genom en minskning av antalet ej miljöanpassade fordon som ett bidrag till målet kan ges.

Avsnittet ”Skälen för förslaget”, s. 8 inleds med ”För att nå målen med växthusgasutsläppen...” och leder fram till att Bonus-malus syftar till att öka andelen miljöanpassade lätta fordon i nybilsförsäljningen (s.8). Ungefär samma syfte anges på s.6. Men att öka en *andel* av vad som helst behöver inte leda till någon minskning av något annat. Ska man komma åt växthusgasutsläppen är det mycket viktigare att fokusera på att minska *antalet* bilar som släpper ut mycket än att öka en andel av något annat. En andelsökning kan ske helt och hållet genom att antal av en kategori ökar medan en annan ligger still. Detta kan tyckas vara en liten detalj, men det är helt centralt att inse skillnaden mellan andelar och antal, och oroande att regeringen inte tar detta i beaktande. Den nuvarande lydelsen i förslaget kan sägas vara inkorrekt, eller till och med vilseledande.

Det blir troligen ändå en viss positiv effekt av förslaget eftersom malusbilar rimligen minskar om det genomförs. Men då är alltså skälet till den positiva effekten inte att andelen miljöbilar går upp, utan att antalet malusbilar går ner.

En konsekvens av diskussionen om andelar och antal är att det är tveksamt att över huvud taget lägga in någon bonusdel i förslaget. Bonusdelen innebär en subvention av vissa bilar. De bilarna är visserligen mindre dåliga ur miljöperspektiv, men bonusen innebär samtidigt att biltrafiken gynnas i relation till andra färdmedel, och i relation till att inte resa. Detta riskerar alltså att styrningen går bort från att bidra till minskad klimatpåverkan från transportsektorn.

Nu gäller det liggande förslaget inte en total förändring av bonus-malus-systemet, utan en stärkning av malus-systemet, och detta är i alla fall rätt riktning. Därför ställer sig KTH bakom förslaget, trots att det skulle varit bättre om det samtidigt hade innehållit en del om att avveckla bonus-systemet.

KTH:s remissvar har utarbetats av professor Mattias Höjer, institutionen för hållbar utveckling, miljövetenskap och teknik vid skolan för arkitektur och samhällsbyggnad.

Stockholm 2021-12-07

Sigbritt Karlsson
Rektor