



Remissvar

Dnr 2021–365

2021-12-22

Finansdepartementet
103 33 Stockholm

Ändrad nedsättning av förmånsvärdet för miljöanpassade bilar

Fi2021/03348

Konjunkturinstitutet har givits möjlighet att lämna synpunkter på promemorian ”Ändrad nedsättning av förmånsvärdet för miljöanpassade bilar”. Promemorian omfattar förslag som i huvudsak syftar till att göra det enklare att fastställa nedsättningen av nybilspriset, men också till att göra nedsättningen mer samstämd med annan miljöstyrning för personbilar.

SAMMANFATTNING

I promemorian föreslås en schabloniserad nedsättning av förmånsvärdet för miljöanpassade bilar. Förslagets huvudsakliga syfte är att förenkla nedsättningen. Nedsättningen betraktas som en miljöpolitisk stimulans som syftar till att påskynda introduktionen av en fossilfri flotta av förmånsbilar (s 12). Promemorian innehåller därför också ett förslag för att koncentrera miljöstyrningen och göra nedsättningen mer samstämmig med bonus-malus-systemet. Konjunkturinstitutet (KI) har inget att invända mot de förenklande regler som föreslås, men bedömer att en nedsättning av förmånsvärdet för nya miljöbilar sannolikt har liten effekt på utsläppen från vägtrafik och att inverkan på andelen miljöbilar är mycket osäker. Utifrån det perspektivet bör promemorians förslag enbart motiveras utifrån syftet om regelförenkling.

UTIFRÅN MOTIVET OM REGELFÖRENKLING ÄR FÖRSLAGET RIMLIGT

De problem som beskrivs i promemorian, som förknippas med tillämpningen av befintliga regler för nedsättning av miljöbilars nybilspris, uppstår på grund av att det ofta saknas konventionella bilar som motsvarar de miljöanpassade. Till följd av detta tilltar den administrativa hanteringen. Det är också ofta svårt för förmånsgivare/-tagare att på förhand fastställa förmånsvärdet för nya miljöbilar (s 9). KI har inget i sak att invända mot de förenklande regler som föreslås i promemorian, som bland annat följer av att marknaden för nya bilar förändras.

BEHOVET AV ETT NEDSATT FÖRMÅNSVÄRDE FÖR MILJÖBILAR KAN IFRÅGASÄTTAS

I promemorian anges att reglerna om nedsättning för miljöanpassade bilar infördes för att (s 6) ”... underlätta introduktionen av miljöanpassade bilar på bilmarknaden och på så sätt skapa bättre förutsättningar för att miljöprestandan hos beståndet av förmånsbilar skulle öka.”

EU:s utsläppskrav tvingar biltillverkare till att kontinuerligt skärpa miljöprestandan hos nya bilar. Kraven är höga och så även de sanktioner om utgår om biltillverkare inte lever upp till dessa. Att miljöanpassade bilar introduceras på marknaden följer således av EU:s utsläppskrav. Nationella särlösningar som även de syftar till att påskynda introduktionen blir därför överflödiga. Behovet av en nationell nedsättning av förmånsvärdet för miljöbilar kan

därför ifrågasättas, precis som behovet av det svenska bonus-malus-systemet¹. Sammantaget bedömer KI att en nedsättning av förmånsvärdet för nya miljöbilar har liten effekt på utsläppen från vägtrafik och att inverkan på andelen miljöbilar är mycket osäker.

Dessutom inverkar dessa båda styrmedel på varandra genom att en höjning av malusen höjer förmånsvärdet på konventionella bensin- och dieslbilar (malus-bilar)² och att promemorians förslag om ändring i nedsättningen av förmånsvärdet på miljöbilar kan påverka bonusen³. Introduktionen av en schablonmässig nedsättning av miljöanpassade bilars förmånsvärde enligt promemorians förslag kan innebära att ett visst bilmärke av en viss modell kan få nedsättningen sänkt eller höjd, vilket ger sänkt eller höjd bonus.

Sverige har alltså två nationella styrmedel som styr mot samma mål, att öka andelen miljöbilar. Dessutom påverkar en förändring i det ena styrmedlet vilken effekt det andra styrmedlet får. Det försvårar möjligheten att utvärdera respektive styrmedels enskilda bidrag till målet.

SYFTET OM EN MER RIKTAD MILJÖSTYRNING ÄR INKONSEKVENT

I promemorian anges att syftet, utöver att åstadkomma en regelförenkling, är att "...*koncentrera miljöstyrningen...*" (s 10). Det föreslås göras genom att å ena sidan premiera bilar med låga fossila koldioxidutsläpp genom sänkt förmånsvärde (s 13). Av detta skäl höjs exempelvis nedsättningen av nybilspriset för gasbilar. Å andra sidan föreslås att nedsättningen för etanolbilar och elhybrider ska tas bort, med motiveringen att exempelvis etanolbilar har höga koldioxidutsläpp. KI betonar att även etanolbilar har låga fossila utsläpp när de drivs av etanol, varför en motivering som i ena läget hänvisar till fossila utsläpp och i ett annat till biogena är inkonsekvent.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Urban Hansson Brusewitz. Föredragande har varit Pelle Marklund. I den slutliga handläggningen av remissvaret har också Anna Dahlqvist deltagit.

Urban Hansson Brusewitz
Generaldirektör

¹ För den mest akutella kommentaren, se Konjunkturinstitutet senaste remissvar "Skärpt miljöstyrning i bonus-malus-systemet", Dnr 2021-334.

² Enligt Kap. 61, 5 § Inkomstskattelag (1999:1229) ska bilens fordonsskatt enligt Vägtrafikskattelag (2006:227) ingå i beräkningen av bilförmån.

³ Enligt 16 § i Förordning (2017:1334) om klimatbonusbilar ska: "En bonus till ett företag får trots 14 och 15 §§ uppgå till högst det belopp som motsvarar 35 procent av prisskillnaden mellan bilens nypris och nypriset för närmast jämförbara bil, om bilens nypris är högre än nypriset för den närmast jämförbara bilen."