

Finansdepartementet  
103 33 Stockholm

Stockholm 20201123

Ref Fi2020/04288

## Yttrande över ”Förstärkt och förenklad miljöstyrning i bonus-malus-systemet”

### Inledning

Transportföretagen är bransch- och arbetsgivarorganisation för transportnäringen, inklusive motor- och petroleumbranscherna, samt säkerhetsbranschen. I våra nio förbund finns drygt 9700 medlemsföretag med tillsammans cirka 221.000 anställda. Det gör oss till den främsta samlingspunkten för företagen i transportnäringen i Sverige. Att hållbarhet behöver gå hand i hand med stärkt konkurrenskraft genomsyrar våra respektive förbund.

Transportsektorn står inför stora utmaningar de kommande åren. Samtidigt som transportererna förväntas öka måste vi minska utsläppen. Transportsektorn klarar inte detta på egen hand. Transportföretagen anser att arbetet för en hållbar utveckling av transportsektorn måste ske i samverkan med bland annat transportköpare, privata såväl som offentliga. Kraven behöver därför vara rimliga, relevanta och genomtänkta.

### Bakgrund

Det klimatpolitiska ramverket, som beslutades av riksdagen i juni 2017, anger att utsläppen från inrikes transporter, utom inrikes flyg, ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010. År 2045 är målet nettonollutsläpp för hela samhället.

I den remitterade promemorian anger regeringen att:

”Huvudmotivet för bonus–malus-systemet är att öka andelen miljöanpassade fordon med lägre koldioxidutsläpp. Bonus–malus-systemet kan därmed komplettera de mer generellt verkande drivmedelsskatterna och bidra till att minska transportsektorns oljeberoende och klimatpåverkan.”

”En viktig utgångspunkt är därför att bonus–malus-systemet är självfinansierat och därigenom inte belastar de offentliga finanserna. För att upprätthålla miljöstyrningen och för att intäkterna från malus ska täcka kostnaderna för bonus kommer systemet återkommande att behöva anpassas vartefter teknikutvecklingen fortskrider.”



”Bonus–malus-systemet kommer löpande analyseras och systemet vid behov justeras för att över tid behålla en ändamålsenlig miljöstyrning. De föreslagna ändringarna ingår i den gröna skatteväxlingen. I budgetpropositionen för 2021 (prop. 2020/21:1 Förslag till statens budget, finansplan och skattefrågor avsnitt 13.26 s. 382–383) aviserade regeringen att den avser återkomma till detta i budgetpropositionen för 2022.”

## Allmänna synpunkter

Att uppmuntra användning av miljöanpassade bilar är en komponent för en konkurrenskraftig omställning. Hållbarhet innebär ekonomisk, ekologisk och social hållbarhet. Sverige behöver en utveckling som inte försämrar vår konkurrenskraft. Vi har skiftande transportbehov i Sverige och dessa behöver tillgodoses.

Transportföretagen anser att vi behöver både elektrifiering och användning och tillgång till biodrivmedel för att ställa om liksom en utbyggd laddinfrastruktur i hela landet. I ett land med Sveriges geografiska förutsättningar är en laddinfrastruktur som täcker hela landet en särskild utmaning som kräver statliga insatser. Transportsektorn är i omställning och därför behöver regeringen kraftsamla för att verkligen se till att infrastrukturen hänger med i den utbyggnad som krävs. Elektrifieringskommission, elektrifieringsstrategi liksom samverkansprogrammen behöver hänga ihop och det är viktigt att det samordnas för bästa effekt och utfall.

## Analys

Principiellt måste frågan ställas om bonus-malus-systemet är ett bra styrmedel givet målen om minskade utsläpp och om det är samhällsekonomiskt effektivt? Vi har ju redan en skatt på det som är den egentliga målvariabeln – koldioxiden. Som Konjunkturinstitutet framhåller är en koldioxidskatt på rätt nivå det bästa sättet att nå målen. Att beskatta bilen är en indirekt metod som inte är lika träffsäker. Det kan konstateras att Sverige har en hög koldioxidskatt jämfört med andra länder.

I ett flertal utvärderingar av bland annat Riksrevisionen och Konjunkturinstitutet framförs kritik mot att bonus-malus-systemet ger höga kostnader för varje kilo minskade koldioxidutsläpp jämfört med andra möjliga åtgärder och också mot att systemet ger kraftigt varierande koldioxidpris beroende på olika bonusar och malusar vid olika utsläppsnivåer. Systemet är ju inte linjärt.

Riksrevisionen lyfter särskilt fram att systemet har en problematisk fördelningspolitisk profil. Stöden går till 80 procent till storstadskommunerna medan landsbygdskommunerna betalar största delen av malusen. Den förstärker redan den problematiska fördelningspolitik som drivmedelsskatterna ger.

Konjunkturinstitutet pekar vidare på risken att hela systemet kan vara meningslöst och bara kosta pengar för svenska bilköpare om det leder till att andra länder kan öka sina utsläpp:

"Ett svenskt bonus-malus-system skulle förskjuta den inhemska fordonsefterfrågan mot utsläppssnåla bilar. Med ökad försäljning av bränslesnåla bilar i Sverige ökar då utrymmet för biltillverkarna att under EU:s koldioxidkrav sälja törstigare bilar i andra delar av EU. I slutänden kan EU-genomsnittet antas bli det som EU-kraven anger. I stället för en utsläppssnålare bilpark inom EU blir en förväntad effekt att svenska bilister subventionerar biltillverkarnas arbete med att klara

de gemensamma koldioxidkraven. Bonus-malus harmonierar på så sätt dåligt med EU:s koldioxidkrav för nya personbilar."

Riksrevisionen skriver i sin utvärdering att ett centralt antagande är att bilköpare väljer mellan jämförbara bilar. Kritik har riktats mot att systemet blir felaktigt i och med att fordon med olika användningsområden blandas i samma bonus-malus-system. Det ger oacceptabla konsekvenser för främst lätta lastbilar (men även husbilar). Samma resonemang kan föras om större familjebilar.

Regeringens förslag innebär också sänkt bonus för laddhybrider och kraftigt höjd malus även för bilar med låga koldioxidutsläpp. Givet de olika behov hushåll och företag har för att hantera sina transportbehov riskerar detta att i praktiken bromsa förnyelsen av bilparken mot fordon med lägre koldioxidutsläpp. Betydande grupper av bilköpare har inte de bilar som nu ska premieras som ett realistiskt alternativ.

## Särskilda synpunkter angående lätta lastbilar

Bonus-malus-systemet som det är utformat idag missgynnar en rad fordon beroende på användningsområde och transportnytta då beskattningen inte tar hänsyn till var eller hur fordonet används. Olika delar av vårt land har olika behov och saker eller personer behöver transporteras på olika sätt och så måste det få vara.

Ett exempel är lätta lastbilar som har kommit i kläm inom bonus-malus-systemet där ingen hänsyn tagits till transportnyttan. Transportföretagen anser att den hänsynen behövs. Lätta lastbilar används t ex för hemkörning av mat, för distribution i städer, inom e-handeln, för olika typer av installationer och hantverkaryrken. Transportföretagen har länge drivit ett eget system för lätta lastbilar inom bonus-malus-systemet och konstaterar att inget sådant förslag ännu finns på bordet.

## Slutsatser

Transportföretagen anser därför att vi har redan en kraftfull styrning genom koldioxidskatt och energiskatt. Adderas de pris på koldioxid som skapas av bonus-malus-systemet (flera kronor per kg) framstår de samhällsekonomiska kostnaderna för minskade utsläpp som mycket höga i svensk transportsektor jämfört med såväl andra sektorer som andra länder. Den ryckighet som demonstreras av ändringar i vilka bilar som ska ha bonus bidrar till oklarheter och saknar en långsiktighet. Bonusdelen av bonus-malus-systemet hänvisar till den definition av klimatbonusbil som finns i förordning 2017:1334. Denna förordning ändras ofta och det gör det svårt för en personbilsägare att veta vad som anses som en klimatbonusbil. I den förordningen saknas t.ex. alternativet HVO och det är ett faktum att transportbilar även kallade lätta lastbilar jämförs med små elbilar. Osäkerheten kring vad som händer om anslagen tar slut och bonusarna stoppas är olycklig och bidrar även det till ökad osäkerhet.

Antagandet om att bilköparna inte på ett korrekt sätt värderar utsläpp och kostnader är nödvändigt för att systemet ska vara motiverat. Detta antagande har svagt stöd i forskningen. Både Riksrevisionen och Konjunkturinstitutet kritiserar nuvarande system och det är därför märkligt att det inte tas mer i beaktande i den nya utformningen av bonus-malus-systemet. En viktig variabel borde vara ett effektivt system, både för miljön och kostnadsmässigt.

Vidare är det mycket olyckligt att klumpa ihop fordon med helt olika användningsområden i samma system. De skattehöjningar som drabbar lätta lastbilar är orimliga och systemet bör därför reformeras med ett eget system för lätta lastbilar.

Systemet förstärker den problematiska fördelningspolitiska profil som finns hos drivmedelsskatterna. Den nu föreslagna förändringen innebär att det som är bästa möjliga miljöval för vissa konsumenter och företag motverkas (laddhybrider, snåla dieslar), vilket kan fördröja omställningen. Transportföretagen ser heller inget i förslaget som pekar på någon förenkling av systemet.

## Förslag

Vägtrafikens nuvarande beskattning ger ett överskott för staten på cirka 60 mdr kr/år dvs skatter mm minus kostnader för vägnätet mm (Trafikanalys 2018:15). Bonuskostnaden på cirka 3 mdr kr/år ryms alltså gott och väl inom detta. Målet att bonus-malus-systemet ska vara självfinansierande - som driver fram de i vissa fall orimliga malusnivåerna (för t ex lätta lastbilar) - kan därför ifrågasättas. Det kan istället finansieras av de mycket stora skatteintäkter som kommer från vägtrafiken (främst drivmedelsskatter).

Transportföretagen föreslår därför regeringen att titta på möjligheterna att använda det överskottet som nuvarande beskattning av vägtrafiken ger för att finansiera bonussystemet. Alternativt krävs en reformering av systemet från grunden.

Vi står naturligtvis till tjänst för ytterligare frågor!

Med vänlig hälsning

*Transportföretagen*



Tina Thorsell  
Samhällspolitisk chef