



Yttrande  
18 april 2017

Dnr 2017-063

Finansdepartementet  
103 33 Stockholm

## Promemorian Ett bonus-malus-system för nya lätta fordon

Fi2017/01469/S2

Promemorian föreslår ett så kallat bonus-malus-system för nya lätta fordon. Nya fordon med låga koldioxidutsläpp per km ska enligt förslaget ges en bonus vid inköpstillfället medan nya fordon med relativt höga utsläpp per km belastas med förhöjd fordonsskatt under de tre första åren för att därefter beskattas enligt dagens koldioxidbaserade system. Syftet anges vara att öka andelen miljöanpassade fordon. Promemorian föreslår även vissa justeringar av fordonsbeskattningen.

Konjunkturinstitutets (KI:s) synpunkter och kommentarer kan sammanfattas i nedanstående punkter.

### **SAMMANFATTNING**

- Givet en nationell ambition att få fler miljöbilar på svenska vägar än vad som följer av EU:s koldioxidkrav på nya personbilar bedöms bonus-malus vara både ett motiverat och lämpligt styrmedel. Är det bakomliggande motivet att minska utsläppen av växthusgaser på ett kostnadseffektivt sätt, är bonus-malus dock mindre lämpat då det riskerar att endast omfördela bränsletörstiga bilar under EU:s koldioxidkrav för nya personbilar.
- KI ser fördelar med att systemet inte är differentierat med avseende på fordonsens vikt. Härigenom belönas även viktminskningsåtgärder.
- KI vill betona betydelsen av att de medel som anslås i statsbudgeten är tillräckliga för att täcka de krav på bonusutbetalningar som bilköparnas val leder till. En situation där utställda löften på bonus inte kan uppfyllas skulle undergräva förtroendet för systemet. Givet en önskan att undvika sådana situationer kan systemets belastning på budgeten komma att variera kraftigt. Det finns därför behov av att på förhand utarbeta en plan på hur bonusuttag kraftigt över förväntan ska hanteras budgetmässigt.
- KI menar vidare att den betydande osäkerheten kring systemets effekt på bilparkens utveckling gör att det finns ett stort behov av tidig utvärdering samt en beredskap för att justera systemets styrka och utformning.
- Vad gäller promemorians konsekvensanalys saknar KI en redogörelse för risken för så kallad policy-läckage under EU:s koldioxidkrav på nya personbilar.

Förekomsten av sådant läckage kommer att bestämma huruvida bonus-malus är ett produktivt klimatpolitiskt styrmedel eller inte.

- Vidare saknar KI en diskussion kring behovet av bonus-malus-systemet och dess långsiktiga hållbarhet. I en framtid där Sverige genom den så kallade reduktionsplikten har fasat ut stora mängder fossila drivmedel och drivmedelsbeskattningen under ett antal år har schablonuppräknats med två procent, vilka krav på bonusutbetalningar kommer då bilköparnas val att leda till?

### **ÄR BONUS-MALUS ETT BRA ALTERNATIV TILL KOLDIOXIDBESKATTNING?**

KI har i sitt yttrande på utredningen (SOU 2016:33) anfört att givet syftet att minska vägtrafikens koldioxidutsläpp, är koldioxid-/drivmedelbeskattning överlägset bonus-malus. Detta eftersom beskattningen ger bredare incitament och därför kan minska utsläppen till lägre samhälls- och kostnad än vad som är möjligt med bonus-malus. Till exempel belönar bonus-malus-system inte åtgärder som minskar körsträckan samtidigt som det riskerar att leda till ökat bilinnehav. Vidare är en förstärkt drivmedelbeskattning inte förknippad med samma risk för så kallat policy-läckage (se nedan under Promemorians konsekvensanalys) som bonus-malus.

KI är enig med utredningen om att det kan finnas situationer när det är effektivitetshöjande att komplettera koldioxidbeskattningen med bonus-malus. Exempel på det är när bilköparna inte förmår att korrekt värdera lägre framtida bränsleutgifter. Enligt KI har det dock inte visats att svenska bilköpare skulle vara närsynta i denna mening.

KI noterar att promemorian, till skillnad från utredningen, anger att huvudsyftet med bonus-malus är att öka andelen miljöanpassade fordon i Sverige. Ur ett klimatpolitiskt perspektiv finner KI denna målformulering underlig. Men, givet detta mål så blir det föreslagna bonus-malus-systemet både naturligt och mer lämpat än en förstärkt drivmedelsbeskattning.

### **SYSTEMETS UTFORMNING**

KI ser fördelar med att bonus-malus-systemet inte differentieras med avseende på fordonens vikt. Härigenom belönar systemet även viktminskning åtgärder.

KI vill betona betydelsen av att de medel som anslås i statsbudgeten är tillräckliga för att täcka de krav på bonusutbetalningar som bilköparnas val leder till. En situation där utställda löften på bonus inte kan infrias skulle sänka systemets trovärdighet. Givet en önskan att undvika sådana utfall kan systemets belastning på budgeten komma att variera potentiellt kraftigt. Enligt KI finns därför skäl att på förhand utarbeta en plan för hur bonusutbetalningar kraftigt över förväntad nivå budgetmässigt ska behandlas.

KI instämmer i bedömningen att givet den betydande osäkerhet som föreligger kring systemets verkan så finns ett behov av tidig utvärdering och en beredskap för att justera systemets styrka och utformning.

### **PROMEMORIANS KONSEKVENSPANALYS**

Vad gäller promemorians konsekvensanalys saknar KI en redogörelse för hur bonus-malus-systemet interagerar med EU:s koldioxidkrav på nya personbilar. Dessa krav ställs på biltillverkarna och innebär att de genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen för varje företags nybilsförsäljning inom EU ska ligga under en politiskt bestämd nivå. Biltillverkare som inte uppfyller kraven bötfälls. Ett svenskt bonus-malus förskjuter den

svenska efterfrågan ytterligare mot utsläppssnåla bilar och ökar därmed samtidigt biltillverkarnas utrymme att sälja bränsletörstiga bilar i andra EU-länder. Till viss del kan därför svenska skattebetalare och bilister ansträngningar komma att stanna vid att underlätta biltillverkarnas arbete med att klara EU:s krav.

KI saknar även en diskussion om det långsiktiga behovet av bonus-malus samt dess långsiktiga finanspolitiska hållbarhet. I en framtid där vi genom den så kallade reduktionsplikten har fasat ut stora mängder fossila drivmedel och drivmedelsbeskattningen under ett antal år har schablonuppräknats med två procent, vilka krav på bonusutbetalningar kommer bilköparnas val då att leda till?

Avslutningsvis noterar KI att det är svårt att få överensstämmelse mellan de statsfinansiella totaleffekterna som nämns på sid 50 och de siffror som presenteras i tabellerna 10.2 och 10.3.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Urban Hansson Brusewitz. Föredragande har varit Björn Carlén. I handläggningen har även Elin Ryner deltagit.

Urban Hansson Brusewitz

Björn Carlén