



Remissvar

Dnr 2024-148

2024-04-26

Finansdepartementet
103 33 Stockholm

Remiss av promemorian Ändrad malus för husbilar och vissa alternativbränslefordon

Fi2024/00720

SAMMANFATTNING

Konjunkturinstitutet (KI) har givits möjlighet att lämna synpunkter på promemorian ”Ändrad malus för husbilar och vissa alternativbränslefordon”. Promemorian omfattar förslag till ändringar i malusreglerna för husbilar och vissa fordon som drivs med alternativa bränslen.

KI bedömer att förslaget av att avskaffa undantaget på malus för nya fordon som kan drivas på alternativbränslen likväl som bensin är motiverat. KI bedömer däremot att det inte är lämpligt att helt avskaffa malusen på husbilar.

KOMMENTARER

Växthusgasutsläppen från vägtransporter kan effektivt minskas genom tre huvudsakliga åtgärder: (1) en modernisering av fordonsparken för att göra den mer bränsleeffektiv, (2) användning av bränslen med lägre fossilinnehåll, inklusive el, och (3) minskat transportarbete. Styrmedel som ökar kostnaden för fossila utsläpp, exempelvis genom en koldioxidskatt eller ett handelssystem, har den fördelen att de påverkar samtliga av dessa områden. Om direkt styrning av utsläpp inte är tillräckligt kraftfull för att nå uppsatta mål, behövs ytterligare styrmedel. Ett exempel på sådan kompletterande åtgärd är malus, som styr mot en snålare fordonsflotta.

Promemorians bärande argument för att avskaffa malusen på husbilar är att de (1) inte används på samma sätt som andra fordon, (2) den nya mätmetoden leder till hög malus på grund av höga utsläppsvärden och (3) att det inte finns samma utbud av lågutsläppande alternativ som det finns för andra fordon. Angående de två senare argumenten anser KI att det är tveksamt att argumentera för en slopad malus på grunden att fordonen i fråga har höga utsläpp. Att husbilar används på annat sätt än andra fordon är redan hanterat genom ett system där de lättare kan ställas av när de inte används. Om det systemet inte bedöms vara tillräckligt, kan det möjligen motivera en reducerad malus men svårigen ett fullständigt avskaffande.

KI anser däremot att det är rimligt att ta bort undantaget från malus för bilar som kan drivas på alternativa bränslen såväl som bensin. KI delar promemorians syn att det är olämpligt att ge stöd åt dessa fordonstyper eftersom de huvudsakligen använder bensin som bränsle. Dessutom skapar undantaget ett incitament för att installera flexifuelutrustning endast för att minska malusavgifterna för bensintörstiga bilar.

Även om KI bedömer förslaget som rimligt är det inte helt utan problem. Det bedöms vara svårt att uppnå transportsektorns klimatpolitiska mål till 2030 eller Sveriges åtagande inom bördefördelningen utan att öka användningen av biodrivmedel.¹ En anledning att dessa fordon företrädesvis använder bensin är rimligen att det är billigare än E85 beaktat energinnehållet. En ändrad drivmedelspolitik skulle emellertid kunna vända på det förhållandet, men för att det ska ge någon effekt krävs bilar som kan köra på E85. Att slopa malus-undantaget kommer rimligen leda till att färre E85-bilar säljs vilket i sin tur gör att möjligheten att ersätta bensin med E85 blir mindre. Å andra sidan utgör etanolbilar redan i dagsläget en mycket liten del, tre procent enligt trafikanalys, av personbilsflottan och en ännu mindre del av nybilsförsäljningen, 1,4 procent under 2023.

Konjunkturinstitutet har även en relaterad synpunkt på konsekvensanalysen: Enligt avsnitt 6.4 (sida 15) kan förslaget att slopa malusen för E85-fordon öka utbudet av miljövänligare bilar på begagnatmarknaden, vilket skulle gynna personer med lägre inkomster genom att ge dem möjlighet att köpa fordon med lägre utsläpp. Resonemanget bygger på att köpare som tidigare skulle köpt ett E85-fordon med höga utsläpp i stället väljer ett fordon med lägre drivmedelsförbrukning. Ett annat utfall är emellertid att köpare som efterfrågar stora bilar snarare nu behåller sin gamla bil än köper en ny snålare bil.² Som en följd kan utbudet av begagnade miljövänliga bilar snarare minska och resultatet blir det motsatta mot vad som utmålats i konsekvensbeskrivningen.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Albin Kainelainen. Föredragande har varit Laszlo Sajtos.

Albin Kainelainen
Generaldirektör

¹ Se till exempel underlaget från Trafikverket för inriktningsplaneringen

² Konjunkturinstitutet (2019). Styrning mot energi- och fossilsnåla fordon- en analys av det svenska bonus-malus systemet,