

Finansdepartementet

103 33 STOCKHOLM

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

Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI, har uppmanats avge yttrande över rubricerad remiss.

### Bedömning av förändringens effekter

VTI har inga synpunkter på de i promemorian presenterade beräkningarna eller föreslagna ändring-arna avseende koldioxidbeloppet. Vi kan dock inte från det presenterade underlaget bedöma varken om ändringarna av koldioxidbeloppet eller en ökad självfinansieringsgrad leder till ökad samman-tagen välfärd samt transport- och klimatpolitisk måluppfyllelse. Angående självfinansiering finns det dock andra aspekter som talar för att systemet inte bör vara underfinansierat. En sådan är fördelningsaspekten då man kan ifrågasätta att man tar allmänna skattemedel och fördelar dem till de som äger bil, i synnerhet nya bilar. En annan är om man ska subventionera ett färdmedel som i förhållande till kollektivtrafik, cykel och gång är betydligt mer miljöbelastande inte bara när det gäller klimatpåverkan.

På grund av det bristande underlaget kan VTI inte yttra sig över förslaget's samhällsekonomiska konsekvenser. En analys av förslaget med hjälp av en modell av allmän jämviktstyp skulle kunna utgöra underlag för sådana konsekvensanalyser. Sådana analyser har gjorts med Konjunktur-institutets modell EMEC. Dessa och en ytterligare svensk studie refereras i följande avsnitt.

Utifrån de studier som nämns nedan anser VTI att regeringen bör utreda och överväga om bonus-malus-systemet är effektivt och fyller den funktion som är dess syfte på ett ändamålsenligt sätt.

### Analys av bonus-malus systemet som tillkommit sedan utredningen SOU 2016:33 Ett bonus-malus-system för nya lätta fordon

Beträffande bedömningen av bonus-malus systemets totala samhällsekonomiska nettobidrag respektive dess kostnadseffektivitet noterar VTI att regeringen inte har lämnat några kommentarer. Det finns indikationer på att bonus-malus styrsystem är svagt och inte effektivt. Konjunkturinstitutet konstaterar (i KI

2019:19, sid 7) att styrmedlet ”uppvisar brister ur ett kostnadseffektivitetsperspektiv, är förknippat med rekyleffekter som stimulerar ökat bilåkande och kan fördröja förnyringen av fordonsparken särskilt vad gäller relativt stora utsläppsintensiva bilar” samt ”att det är svårt att finna välgrundade motiv till systemets existens”.

Även en nyutkommen analys från Studieförbundet näringsliv och samhälle av Brännlund och Kriström 2020 ”Svensk energi- och miljöbeskattning – ett reformförslag” landar i slutsatsen att bonus-malus systemet är ett av ett antal ”mindre lyckade miljöpolitiska styrmedel som kan tas bort utan ...negativa konsekvenser för miljön” i ett scenario där styrmedlet bland annat ersätts av en höjd koldioxidskatt kombinerat med en sänkt energiskatt. Studien bygger på analyser med Konjunkturinstitutets modell EMEC, men lutar sig beträffande analyserna av bonus-malus också i hög grad på principiella resonemang och en norsk studie av Holtsmark och Skonhøft.

Finansdepartementet skriver att ”Någon närmare analys av hur individer med olika inkomst, kön eller bostadsort kommer anpassa sina val av bil har inte kunnat göras ...”. VTI föreslår därför Finansdepartementet att ta del av ”Long-term responses to car-tax policies: Distributional effects and reduced carbon emissions” <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1373428/FULLTEXT01.pdf>, som visar att ett malus-system mycket likt det som regeringen föreslår får regressiva effekter, dvs. välfärd förlusterna minskar med stigande inkomst.

I detta ärende har generaldirektör Tomas Svensson beslutat. Senior forskare Roger Pyddoke har varit föredragande. I handläggningen har forskningschefen Mikael Johannesson och t.f. forskningschef Jan-Erik Swärdh deltagit.



Tomas Svensson  
Generaldirektör